

UN MONDO LOGISTICO

SGUARDI CRITICI SU LAVORO, MIGRAZIONI,
POLITICA E GLOBALIZZAZIONE

a cura di Niccolò Cuppini e Irene Peano

Il presente volume è stato realizzato con il contributo del
Fondo Nazionale Svizzero per la Ricerca Scientifica.

© 2019 Ledizioni LediPublishing
Via Alamanni, 11 – 20141 Milano – Italy
www.ledizioni.it
info@ledizioni.it

Un mondo logistico. Sguardi critici su lavoro, migrazioni, politica e globalizzazione, a cura di Niccolò Cuppini e Irene Peano
Prima edizione: luglio 2019

ISBN cartaceo: 9788867058983
ISBN ePub: 9788855260169

Copertina e progetto grafico: ufficio grafico Ledizioni
Immagine di copertina: B.S. Halpern (T. Hengl; D. Groll) / Wikimedia Commons

Informazioni sul catalogo e sulle ristampe dell'editore: www.ledizioni.it
Le riproduzioni a uso differente da quello personale potranno avvenire, per un numero di pagine non superiore al 15% del presente volume, solo a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da Ledizioni.

HORISMA

COMITATO EDITORIALE

Direttore di collana

Xenia Chiaramonte (Università degli Studi di Bologna)

Vicedirettore di collana

Simone Bonavita (Università degli Studi di Milano)

Valentina Cavanna (Università degli Studi di Genova)

Riccardo Bonato (Università degli Studi di Milano-Bicocca)

Alessandro Senaldi (Università degli Studi di Genova)

Niccolò Cuppini (Scuola Universitaria Professionale della Svizzera Italiana)

Irene Peano (Università di Lisbona)

Comitato Scientifico

Adalgiso Amendola (Università degli Studi di Salerno)

Patrizia Borsellino (Università degli Studi di Milano-Bicocca)

Yuri Kazepov (University of Wien)

Davide Maggi (Università degli Studi del Piemonte Orientale)

Realino Marra (Università degli Studi di Genova)

Monica Martinelli (Università Cattolica di Milano)

Michel Misse (Universidade Federal do Rio de Janeiro)

Giuseppe Mosconi (Università degli Studi di Padova)

Paolo Napoli (EHESS, CENJ, Parigi)

Luigi Pannarale (Università degli Studi di Bari)

Emilio Reyneri (Università degli Studi di Milano-Bicocca)

Maurizio Ricciardi (Università degli Studi di Bologna)

Roberta Sala (Università Vita-Salute San Raffaele, Milano)

Emilio Santoro (Università degli Studi di Firenze)

Guglielmo Scaramellini (Università Statale di Milano)

Francesco Tesauro (Università degli Studi di Milano-Bicocca)

Giovanni Ziccardi (Università Statale di Milano)

Roberto Pardolessi (Università LUISS di Roma)

Giovanni Sartor (European University Institute, Firenze)

Indice

Introduzione	7
<i>Niccolò Cuppini, Irene Peano</i>	
Circolano valore e violenza.	
Un dialogo sulla logistica con Deborah Cowen	15
<i>Deborah Cowen, Niccolò Cuppini</i>	
Uno sguardo logistico sull'Europa unita.	
Per una nuova storia dell'integrazione continentale	29
<i>Mattia Frapporti</i>	
Logistica, mobilità e migrazioni.	
Un'agenda emergente per la ricerca sulle migrazioni?	45
<i>Sandro Mezzadra</i>	
Supply chain affettive tra agro-industria e migrazioni, contenimento e rifugio	63
<i>Irene Peano</i>	
Il mondo in un click. Piattaforme digitali, nuova logistica metropolitana e fine del lavoro	77
<i>Maurilio Pirone</i>	
Della non-scalabilità	97
<i>Anna Lowenhaupt Tsing</i>	
Postfazione	135
<i>Giorgio Grappi, Brett Neilson</i>	
Gli autori	145

Introduzione

Niccolò Cuppini^a, Irene Peano^b

Il presente volume si propone di riportare e sviluppare, nel contesto italiano, il vivace dibattito che da alcuni anni è andato articolandosi sulla logistica in quanto lente attraverso cui indagare le operazioni del capitalismo contemporaneo e i conflitti che le accompagnano. In questo contesto di produzione teorica e di ricerca transnazionale e transdisciplinare, i lavori di Anna Tsing (2009, 2012, 2015, 2016), di Deborah Cowen (2014), di Brett Neilson (2012, 2014) – anche e soprattutto in collaborazione con Sandro Mezzadra (2013, 2015, 2017, 2019) – rappresentano alcune delle pubblicazioni più significative. È dunque partendo da questi scritti che abbiamo concepito il lavoro di cui la raccolta è il frutto, in dialogo con le riflessioni di diversi studiosi e studiose italiani che recentemente hanno contribuito ad ampliare il campo di studi critici sulla logistica (Grappi, 2016; Cuppini, Frapporti e Ricciardi, 2018; *Into the Black Box* e Mattucci, 2019), e di coloro che ne sono stati i precursori (Bologna, 2010, 2013, 2017).

D'altro canto, compilando questa raccolta di saggi abbiamo inteso esplorare – e provare a suggerire alcune linee per superare – i limiti e le zone d'ombra di quel 'paradigma logistico' che è ormai una cornice analitica consolidata. La scelta dei testi redatti da Sandro Mezzadra ed Anna Tsing, come anche il dialogo con Deborah Cowen, si muovono appunto in questa direzione, come fanno anche i contributi di Frapporti, Peano e Pirone.

^a Scuola Universitaria Professionale della Svizzera Italiana; niccolo.cuppini@supsi.ch

^b Istituto di Scienze Sociali, Università di Lisbona; irene.peano@ics.ul.pt

In primo luogo, come già evidenziato da precedenti riflessioni (Cuppini e Frapporti, 2018), ci pare necessario problematizzare la periodizzazione più diffusa di ciò che abitualmente si definisce ‘rivoluzione logistica’ (Allen, 1997). Se evidentemente la fase matura della globalizzazione del capitalismo e la sua ristrutturazione nella forma delle *supply chain*, promossa da importanti innovazioni tecnologiche (dal container al digitale), non sono in discussione nella loro incisività nel ristrutturare i modelli di produzione, distribuzione e consumo, è altrettanto vero che le origini di questo sapere tecnico (che è ovviamente anche una pratica) e di queste tecnologie della circolazione sono molto meno lineari. L’importante testo di Cowen (2014) individuava ad esempio nella scienza militare degli eserciti statuali moderni, che si sviluppa a cavallo tra il XVIII e il XIX secolo, il punto di partenza genealogico per comprendere le forme della logistica contemporanea. Nel creare forme di ‘resilienza’ contro le possibili interruzioni dei flussi di merci (incluse le informazioni digitali), i cosiddetti ‘colli di bottiglia’, il sapere logistico in qualche modo integra la dimensione bellica all’interno di quella ‘civile’ della produzione (e quindi anche della circolazione, che con la logistica diventa direttamente produttiva) in tutte le sue forme. E certamente, come segnalano diversi contributi a questo volume, nelle operazioni logistiche del capitalismo contemporaneo, siano esse legate ai trasporti e al loro sviluppo in termini di policy (Frapporti), alle piattaforme digitali (Pirone) o all’istituzione di zone extraterritoriali e di campi per lavoratori migranti (Peano), la securitizzazione e la sorveglianza rivestono un ruolo centrale e sono in qualche misura riconducibili al paradigma militare.

D’altro canto, come hanno fatto notare Harney e Moten (2016), forse il primo esempio di razionalità logistica nella storia è stato rappresentato dalle operazioni di stoccaggio

e trasporto di esseri umani ridotti a merce, durante la tratta transatlantica. Interpellata sul tema, nel suo dialogo con Niccolò Cuppini, Cowen fa notare che in un certo senso la dimensione militare e quella della tratta atlantica non si escludono a vicenda. Tale intuizione potrebbe rappresentare il punto di partenza per un filone di ricerche ancora da tracciare, fermo restando un tema di periodizzazione per una genealogia della logistica che a nostro avviso deve necessariamente dotarsi di una prospettiva di lunga durata.

A questo proposito, il saggio di Tsing (originariamente pubblicato in inglese nel 2012 e qui proposto in una traduzione a cura di Irene Peano) ci è parso significativo proprio perché sembra corroborare la tesi secondo la quale è nella tratta atlantica, e nel sistema delle piantagioni (in primis di canna da zucchero) che essa riforniva di manodopera, che la razionalità calcolatrice della logistica si è sviluppata. Riprendendo importanti lavori, tra cui quello dell'antropologo statunitense Sidney Mintz (1985), Tsing fa notare inoltre come questa 'razionalità scalabile' emersa nelle piantagioni, che investiva tanto gli esseri umani resi schiavi quanto la flora, la fauna e il territorio, sia stata alla base anche della disciplina e dell'organizzazione di fabbrica, ancora una volta scardinando almeno in parte rigide periodizzazioni storiche delle diverse fasi del capitalismo.

Per altri versi, anche il lavoro di Frapporti incluso in questo volume utilizza la lente logistica per mettere in discussione la narrazione più accreditata riguardo alla fondazione della Comunità Europea e la sua periodizzazione, al contempo evidenziando quanto già agli inizi del XX secolo la logistica rivestisse un ruolo cruciale da un punto di vista non soltanto economico ma anche politico. In questa luce, l'intera storia della sovranità moderna può essere riletta in chiave di una costituzione logistica del territorio, laddove gli Stati si sono fatti portatori, prima di tutto, di una costruzione territoriale

che origina proprio dalla possibilità di espandere su dimensioni prima inedite la circolazione.

Infine, tornando al dialogo tra Cuppini e Cowen, anche le lotte del settore logistico, che negli ultimi anni hanno assunto un peso centrale anche a livello di analisi e teorizzazione (Comitato Invisibile, 2019; Bernes, 2019; Toscano, 2011), come anche di matrice per nuove forme di organizzazione politica,¹ non sono del tutto inedite nel panorama del sistema mondo. Sarà quindi importante comprendere più a fondo, attraverso l'inchiesta e l'analisi, ciò che le contraddistingue nel contemporaneo. L'accento posto sul tema delle lotte di classe all'interno delle *supply chain* globali, inoltre, mette in evidenza la necessità di considerare i conflitti e gli attriti non soltanto all'interno dei flussi di circolazione delle merci, ma più in generale tra diversi paradigmi di gestione della mobilità (cf. Mezzadra, Peano, questo volume; Grappi, 2018).

Inoltre abbiamo ritenuto, con la sua traduzione, di dare risalto al lavoro di Tsing – già autrice dell'importante *Supply chains and the human condition* (2009) –, anche perché esso mette in evidenza ciò che l'ideologia logistica' (Into the Black Box, 2018) tenta di celare, e cioè la produzione di scarti, resti e rovine che le operazioni di calcolo, o come direbbe Tsing di scalabilità, sottese alla macchina logistica implicano necessariamente (si vedano a tal proposito anche Mezzadra e Neilson 2019; Peano, questo volume). Tuttavia, mentre Tsing individua nelle rovine delle operazioni di uniformazione, proprie di una razionalità che definiremmo logistica, uno spazio di resistenza e di creazione di non-scalabilità, altri studi (Mezzadra e Neilson, 2019) fanno notare come il resto e lo scarto possano in qualche caso essere ri-

1 Si veda a tal proposito la piattaforma dello sciopero sociale transnazionale, <https://www.transnational-strike.info>.

appropriati da quella stessa macchina. Ancora una volta, si tratta di riflessioni che necessitano di approfondimento.

In ogni caso, come emerge dai saggi di Peano e Pirone e, in controluce, dal lavoro di Tsing, la macchina logistica opera attraverso la produzione di spazi (zone e corridoi, ma anche città divenute piattaforme urbane), ed è, tra gli altri, in quest'alveo di ricerca che è possibile inserire la riflessione sui resti in quanto scarti materiali. In molti dei contributi, inoltre, si fa riferimento alla stretta relazione tra le operazioni della logistica e l'infrastruttura (Cowen, Mezzadra, Frapporti, Peano, Pirone), altro aspetto su cui riflettere ulteriormente anche in relazione alla produzione di spazio. D'altro canto, l'infrastruttura viene intesa in senso non sempre letterale – la letteratura accademica parla ad esempio di 'persone come infrastruttura' (Simone, 2004), o di 'infrastrutture dell'intimità' (Wilson, 2016; cf. Peano, questo volume). A proposito di quest'ultimo concetto, nell'intervista con Cowen così come nel contributo di Peano e in quello di Pirone si mette in evidenza un aspetto spesso ignorato o poco esplorato dalla letteratura critica sulla logistica: quello della riproduzione sociale, specialmente nelle sue dimensioni di soggettivazione lungo le linee del genere e della 'razza' o dell'etnia'. Pirone mostra come le piattaforme logistiche digitali operano la sussunzione della cooperazione sociale, che diventa terreno di accumulazione in linea con una più generale tendenza del capitalismo contemporaneo, mentre Peano pone l'accento sull'esternalizzazione di molti aspetti della riproduzione da parte dell'industria del 'Made in Italy', attraverso il ricorso a manodopera migrante e a una divisione sessuale del lavoro. Nei suoi studi, Cowen individua la sessualità quale dimensione bio- (o necro-) politica delle *supply chain*, ma all'interno delle operazioni logistiche del capitale questo rimane un terreno tutto da indagare.

Infine, diversi contributi individuano l'elusività del confine tra legalità ed illegalità, e più in generale il proliferare di molteplici regimi giuridico-legali e la loro trasgressione, come un tratto distintivo delle operazioni logistiche, sull'onda anche delle riflessioni di Neilson (2012) e di Easterling (2014).

Ci pare dunque che questo volume possa essere utilizzato sia per chi si avvicinasse per la prima volta al tema della logistica nel suo carattere prismatico, sia come approfondimento per chi sia già addentro al tema. Ma, più in generale, ci sembra che confermi la validità della logistica come lente, né unica né tantomeno unitaria, per osservare lo stato dei processi di globalizzazione, sia dal punto di vista del potere (logistica e migrazioni, logistica e Stato) che delle soggettività che ad esso si oppongono. In questa introduzione abbiamo provato inoltre a delineare alcune prospettive per future ricerche, che ci auguriamo potranno essere condotte a partire da una delle caratteristiche più produttive degli studi critici sulla logistica degli ultimi anni, ossia il loro essersi sviluppati all'interno di un dibattito collettivo che ha coinvolto studiosi e studiose, militanti, attivisti e attiviste. Ci pare questo un segno di metodo importante da salvaguardare e rilanciare per aumentare le potenzialità di una critica effettiva del tempo presente.

Bibliografia

Allen, W.B. (1997) The logistics revolution and transportation. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 553, 106-116.

- Bernes, J. (2019) *Logistica, contro-logistica e la prospettiva comunista*. Roma: Red star press.
- Bologna, S. (2010) *Le multinazionali del mare: Letture sul sistema marittimo-portuale*. Milano: Egea.
- (2013) *Banche e crisi: Dal petrolio al container*. Roma: DeriveApprodi
- (2017) *Tempesta perfetta sui mari: Il crac della finanza navale*. Roma: DeriveApprodi.
- Cowen, D. (2014) *The deadly life of logistics: Mapping violence in global trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Comitato Invisibile (2019) *Ai nostri amici*. Milano: Nero.
- Cuppini, N., Frapporti, M., e Ricciardi, F. (2018) Block the box: Logistica, flussi, conflitti. *Zapruder* 46.
- Cuppini, N. e M. Frapporti (2018) *Traiettorie della logistica: Dalla Compagnia delle Indie ad Amazon*. Consultabile online su: <http://storieinmovimento.org/2018/06/28/traiettorie-della-logistica/#note-1>, ultimo accesso 13 settembre 2018.
- Easterling, K. (2014) *Extrastatecraft: The power of infrastructure space*. New York: Verso.
- Grappi, G. (2016) *Logistica*. Roma: Ediesse.
- (2018) Contro la trappola logistica. In Cuppini, N., Frapporti, M. e Ricciardi, F. (a cura di) *Block the box*. *Zapruder* 46, 8-26.
- Harney, S., e Moten, F. (2016) *The undercommons: Fugitive planning and black study*. Wivenhoe: Minor Compositions.
- Into the Black Box, (2018) *Manifesto di critica logistica*. Consultabile online su: <http://www.intotheblackbox.com/manifesto/manifesto-di-critica-logistica/>, ultimo accesso 26 maggio 2019.
- Into the Black Box e Mattucci, C. (2019) Logistical territories. *Lo Squaderno* 51.

- Mezzadra, S., e Neilson, B. (2013) Extraction, logistics, finance: Global crisis and the politics of operations. *Radical Philosophy* 178, 8-18.
- (2015) Operations of capital. *The South Atlantic Quarterly* 114(1), 1-9.
- (2017) On the multiple frontiers of extraction: Excavating contemporary capitalism. *Cultural Studies* 31(2-3), 185-204.
- (2019) *The politics of operations: Excavating contemporary capitalism*. Durham: Duke University Press.
- Mintz, S. (1985) *Sweetness and power: The place of sugar in modern history*. New York: Viking.
- Neilson, B. (2012) Five theses on understanding logistics as power. *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory*, 13(3), 323-40.
- (2014) Zones: Beyond the logic of exception? *Concentric: Literary and Cultural Studies* 40(2), 11-28.
- Simone, A. (2004) People as infrastructure: Intersecting fragments in Johannesburg. *Public Culture*, 16(3), 407-429.
- Toscano, A. (2011) Logistics and opposition. *Mute* 3(2), 30-41.
- Tsing, A. (2009) Supply chains and the human condition. *Rethinking Marxism: A Journal of Economics, Culture & Society* 21(2), 148-176.
- (2012) On nonscalability: The living world is not amenable to precision-nested scales. *Common Knowledge* 18(3), 505-524.
- (2015) *The mushroom at the end of the world: On the possibility of life in capitalist ruins*. Princeton: Princeton University Press.
- (2016) What is emerging? Supply chains and the remaking of Asia. *The Professional Geographer* 68(2), 330-337.
- Wilson, A. (2016) The infrastructure of intimacy. *Signs: Journal of Women in Culture and Society* 41(2), 1-34.

Circolano valore e violenza. Un dialogo sulla logistica con Deborah Cowen

Deborah Cowen^a, Niccolò Cuppini^b

NC: Fino a una decina di anni fa la logistica era un campo di studi definito soprattutto dalle discipline ingegneristiche, dei trasporti e del management, mentre ultimamente stiamo assistendo a una attenzione crescente per la logistica da parte delle scienze umane e sociali, nonché nella teoria critica. Per te a cos'è dovuto questo cambiamento? Inoltre, pensi che questo possa essere motivato a partire dalle lotte che si sono espresse negli spazi logistici, o comunque pensi che queste lotte abbiano contribuito a inquadrare l'importanza analitica della logistica per la comprensione della contemporaneità? Altre due domande: pensi ci sia un collegamento tra questa nuova attenzione critica sulla logistica e la crisi finanziaria del 2007/2008? Infine, cos'è che ti ha portato a interessarti di logistica?

DC: C'è indubbiamente stato un affascinante flusso di nuovi lavori sulla logistica al di fuori dei campi applicativi dell'ingegneristica, dei trasporti e soprattutto delle scuole di business. Questa nuova produzione di sapere nonché di forme di organizzazione nei movimenti (e ho sia partecipato che contribuito ad essi) mi intriga soprattutto a partire dalla sua profonda interdisciplinarietà, con l'apporto di molti interventi importanti che provengono da un variegato spettro di voci radicali – a livello sia teorico che politico. Va aggiunto

^a Università di Toronto; deb.cowen@utoronto.ca

^b Scuola Universitaria Professionale della Svizzera Italiana; niccolo.cuppini@supsi.ch

che i dibattiti recenti sono stati molto caratterizzati dalla voce delle donne, e in particolare da donne di colore, una cosa da sottolineare soprattutto all'interno di ambito di riflessione che parla di economia politica globale e di imperialismo. Questo impegno critico proviene sia da luoghi accademici che dai movimenti sociali e sindacali (e ovviamente i due ambiti si mescolano). Inoltre questa eterogeneità di prospettive e alleanze critiche è interessante perché stiamo comunque parlando di un gruppo di persone relativamente piccolo, ma questi dibattiti stanno avendo un'influenza ampia: non voglio dire che, per ciò che conosco, la logistica sia diventata una nuova parola chiave all'interno delle reti radicali, ma sta sicuramente diventando un qualcosa di familiare.

Una questione che va posta è quanto siano effettivamente nuove le lotte negli spazi logistici. Ci sono indubbiamente state straordinarie lotte ultimamente, ma va considerato che la logistica ha una genealogia imperiale che comprende importanti storie di conflitti in porti, circuiti stradali, zone di canalizzazione, ferrovie e svariate altre infrastrutture di circolazione. Quindi penso sia necessario considerare con attenzione la "novità" delle lotte recenti, concentrandosi magari di più su come esse abbiano condotto a un nuovo modo di nominare le lotte. Questo è un punto importante, che penso rifletta una transizione in atto rispetto alla crescente integrazione dei sistemi di circolazione, e allo stesso modo evidenzia come connessioni e relazionalità tra gli spazi logistici siano un tema decisivo per chiunque ricerchi un pensiero strategico per la costruzione di un'immaginazione contro-logistica.

Posso parlare di ciò che mi ha personalmente condotto a concentrarmi sulla logistica. C'è stato un momento molto specifico, non nel 2007/2008 ma nel 2001, quando vennero chiusi i confini degli Stati Uniti: molti settori statuali e delle grandi aziende dichiararono uno stato di crisi. Ma la

loro crisi non era legata agli attacchi sul suolo statunitense o alla perdita di vite, di sovranità, né a nessuno di questi temi. La loro preoccupazione era per la perdita dei flussi. La chiusura dei confini poteva significare il blocco delle supply chain transnazionali – soprattutto nella mia esperienza nel settore delle auto della Detroit-Windsor Just-in-Time. I manager delle supply chain coi quali parlavo all'epoca sostenevano addirittura che le vecchie forme di sicurezza nazionale (quelle basate sul controllo dei confini territoriali) erano ormai diventate una minaccia per la sicurezza della nazione. Non a caso molti stati liberali a capitalismo avanzato avevano iniziato a definire il commercio globale come un asse strategico della sicurezza nazionale.

Le supply chain transnazionali non sono chiaramente un fenomeno nuovo – il termine emerse con l'affermarsi del sistema degli Stati nazionali che divise il mondo in specifiche giurisdizioni, e le relazioni commerciali si muovevano per lo più attraverso questo sistema di nazioni. Ma il ritmo e il volume di queste relazioni è andato via via espandendosi per vari decenni, grazie alle nuove tecnologie fisiche, digitali e legali – soprattutto i computer e i container da un lato, le bandiere di comodo per l'industria navale e gli accordi per il commercio globale dall'altro. Un qualcosa dunque che ha prodotto una graduale trasformazione di lungo periodo, e che adesso spinge e necessita di un cambio di paradigma. È dunque stato quel momento di crisi e i conseguenti tentativi di definire una nuova pratica per la sicurezza nazionale tutta dedicata alla protezione delle infrastrutture per la circolazione e il commercio che mi ha portato a occuparmi di logistica. I discorsi e le pratiche di sicurezza mi affasciano perché possono rilevare cosa effettivamente minaccia un sistema. Per i “sovrani della supply chain” ciò che va in primo luogo neutralizzato (se possibile) è un insieme di differenti forze che minacciano la possibilità di una circola-

zione liscia e senza interruzioni o, laddove ciò non sia possibile, il definire come controllare queste forze attraverso la strutturazione di sistemi resilienti. Il dichiarare la disruption (interruzione, perturbazione) come principale elemento di crisi rivela molti aspetti di come funziona il sistema, e ci indica al contempo chi lavora contro il sistema.

NC: L'interesse crescente per la logistica sta comportando una sorta di "stiramento" del concetto. La logistica rappresenta una lente molto produttiva, che può essere adottata criticamente in molti ed eterogenei contesti, ma al contempo c'è il rischio che ciò conduca a dire che "tutto è logistica" – il che riduce la sua utilizzabilità come prospettiva critica e nasconde molte altre questioni decisive. Cosa ne pensi? Potresti darci una "definizione" di logistica?

DC: Sono molto interessata alle implicazioni di questa domanda, anche perché mi è stata posta spesso e non mi è chiarissimo cosa stia conducendo a questa problematica. Sono impegnata da tempo in un tentativo di sviluppare una concettualizzazione precisa, e sono consapevole che i concetti possono perdere di potenza se utilizzati in modo impreciso. Ma sono anche incuriosita da cos'è che preoccupa di questo "stiramento" nell'attuale proliferare dei lavori sulla logistica. Mi chiedo infatti se un pò di questa ansia non sia almeno parzialmente provocata dalla diversità di teorie e metodologie dei lavori critici cui facevo riferimento prima. Personalmente apprezzo che stiano emergendo una sinfonia di voci e approcci radicali. Mi fa pensare a una frase di Guattari: "il punto non è creare un accordo; al contrario, meno siamo d'accordo, più possiamo creare un campo di discussione vivace". Credo che questi dibattiti stiano creando esattamente vivacità all'interno del campo della logistica.

Ciò non significa che non sia problematico dire che tutto è logistica o il guardare ogni cosa come se fosse logistica, anche perché la logistica è stata per secoli estremamente imperialistica nelle sue principali incarnazioni. Se una lente logistica enfatizza il flusso, il movimento, la circolazione e la connettività spaziale, c'è il rischio di spingere ai margini della nostra immaginazione politica le lotte che si determinano all'interno della specificità dei luoghi, che si strutturano attorno alle "materialità" fisse e non in movimento. Ovviamente posso rispondere solo per ciò che concerne il mio percorso, e rispetto a come credo che il mio lavoro possa porsi rispetto ai limiti del mio stesso focalizzarmi sugli spazi logistici negli ultimi anni. Effettivamente questo problema spiega perché ultimamente sono diventata così fissata sulla politica e l'economia politica delle infrastrutture. La mia risposta prova dunque a prendere in considerazione questi aspetti, e mi ha portato ad avvicinarmi anche alle infrastrutture, con un interesse e delle domande che sono nate dal mio interesse nella logistica (e chiaramente non sto dicendo che sia possibile separare nettamente logistica e infrastrutture). Il punto è che per considerare la costruzione delle infrastrutture fisse che sostengono i flussi ho dovuto un po' spostato il mio focus: dal movimento tra, alla connettività fra. Il mettere in primo piano le infrastrutture è un passaggio che consente di enfatizzare la specificità dei luoghi, delle reti, dei nodi. Infrastrutture e logistica offrono sguardi e lenti distinte, ma hanno bisogno l'uno dell'altro.

NC: Qual è per te la relazione tra logistica e processi di globalizzazione? In un momento storico in cui sembra che la globalizzazione sia sempre più messa in discussione (pensando ad esempio all'emersione di un'onda protezionista e nazionalista), come pensi che la logistica possa aiutarci a comprendere le tendenze attuali?

DC: Credo che la crescita del protezionismo sia senza dubbio legata all'etno-nazionalismo e a una profonda paura razziale, che stanno riportando non solo al rafforzamento dei confini, ma anche al rinnovato ruolo della geografia politica delle pratiche di confinamento – soprattutto in Europa e negli Stati Uniti. Proprio in questo momento, mentre stiamo facendo questa discussione, assistiamo alla legalizzazione della separazione delle famiglie migranti e alla definizione di nuove pratiche detentive per i migranti negli USA, e proprio oggi stavo leggendo che la Danimarca vuole adottare una nuova politica di identificazione dei bambini dei “ghetti” delle comunità migranti, per poterli separare dalle famiglie per almeno 25 ore alla settimana per corsi di formazione obbligatoria ai “valori danesi”. Abbiamo visto il razzismo della Brexit, e una generale messa in discussione del modello di globalizzazione neoliberale che aveva costruito una crescente “integrazione” economica e delle politiche commerciali nell'ultimo mezzo secolo. Trump ha provocato dibattiti ansiogeni sul futuro del NAFTA con il Nord America, conducendo a bizzarre convergenze tra elementi della destra e della sinistra nell'analisi sul futuro della “globalizzazione”. Al contempo credo che le traiettorie che stanno emergendo siano distinte: tra l'approfondirsi delle restrizioni alla mobilità umana (soprattutto per i corpi neri e di colore) e il complicato ridisegnare (ma non ridurre) il movimento delle merci. Le forme di protezionismo che vediamo sulle questioni commerciali sembrano più legate alla ridefinizione delle relazioni di potere tra le nazioni all'interno di sistemi di circolazione transnazionale profondamente intrecciati, piuttosto che indicare un loro blocco o disattivazione. Credo sia tutto da vedere come possa essere prodotto un effettivo cambiamento in un capitalismo così profondamente radicato nelle supply chain.

NC: La logistica sembra essere sia il punto di forza che l'elemento di debolezza del capitalismo contemporaneo, considerando il potere definito dal muovere globalmente le merci ma anche la grossa criticità che questa capacità presenta, poiché un'interruzione della supply chain mette a rischio la riproduzione sistemica ben oltre il singolo punto di blocco. Tuttavia, se ampliamo la riflessione in termini storici, può essere utile riprendere l'approccio che ha proposto Giovanni Arrighi ne *Il lungo XX secolo*. Qui Arrighi sostiene che ogni ciclo egemonico di accumulazione (ogni sistema-mondo per usare i suoi termini) si è sviluppato nella modernità attraverso una simile progressione: una fase auro-rale caratterizzata dall'economia mercantile; una fase di picco legata all'emersione di un nuovo sistema produttivo che si impone sul resto; una fase crepuscolare quando si verifica la crisi di tale modello di produzione, e il sistema deve conseguentemente spostare il suo baricentro verso la logistica e la finanza per far fronte a tale crisi produttiva. Se seguiamo questo modello interpretativo, potremmo forse considerare l'attuale importanza di logistica e finanza quali decisivi vettori dell'economia contemporanea non una nuova forma di egemonia globale, ma piuttosto un segnalatore della crisi (finale?) del sistema-mondo a guida statunitense. Che ne pensi, soprattutto a partire dalla tua prospettiva canadese?

DC: La logistica non è circolazione e distribuzione nel senso ristretto di un semplice movimento di cose. Penso che questo sia uno degli aspetti più interessanti della rivoluzione avvenuta nella logistica, per come l'ho compresa e rispetto a come ne ho scritto. La rivoluzione nella logistica ha prodotto, nel secondo dopoguerra, una nuova scienza della circolazione, che include esplicitamente i processi di produzione. La genesi della logistica commerciale (in opposizione alle precedenti forme legate al militare) è stata un delibera-

to ricalibrare il campo della “distribuzione fisica” attraverso l’introduzione di metodi derivati direttamente da istituzioni totali dell’esercito e dell’analisi sistemica. Questo significa concretamente che i “movimenti materiali” prima, dopo e all’interno dei processi di produzione sono stati considerati come logistica commerciale, come parti del complessivo sistema di business da controllare e ottimizzare. La stessa produzione è stata disaggregata in singole componenti di movimento fisico che sono state ridistribuite per poterne massimizzare il valore. Se prendiamo seriamente in considerazione questa concezione della logistica, non sono sicura che la vostra domanda possa trovare una chiara risposta. Non sono in altre parole sicura che questa questione possa essere definita come un o/o oppure come un sì/e. L’emergere della logistica potrebbe indicare sia l’emergere di una nuova egemonia globale che la crisi del sistema-mondo a guida statunitense. Forse indica anche il modo in cui l’egemonia imperiale si sta ricentrando nell’Est.

NC: Proviamo ora a discutere la logistica a partire da una prospettiva di classe, considerando alcune delle linee diagonali che l’hanno storicamente messa in forma, attraversata e frammentata: genere e razza.

Nelle conclusioni del tuo libro *The deadly life of logistics* proponi di “queerizzare la logistica” (“queering logistics”), intendendo il queer come un progetto di denaturalizzazione immanente al capitale, avente la capacità di “building different economies of (human) natures”. Giustamente ti soffermi sulla correlazione tra desiderio sessuale nella bio-, necro- e geo- politica e sulla natura infrastrutturale del desiderio nelle supply chain, e sul fatto che la sessualità è “calibrated to, installed within, and productive of infrastructures of political and economic life”. Indichi inoltre la dimensione biopolitica della logistica, in quanto essa riguarda anche di-

rettamente il corpo dei lavoratori (così come anche forme non umane). Ciò nonostante va sottolineato che la centralità di desiderio e sessualità in questi processi ha ricevuto solo scarsa attenzione da parte di chi li studia rispetto a quale ruolo giochino queste dinamiche nella logistica e nelle supply chain globali. D'altronde gli eserciti moderni – per citare uno dei luoghi originari dell'organizzazione logistica – hanno fatto molto affidamento e si sono basati su un lavoro riproduttivo genderizzato e razzializzato. Potresti approfondire come intendi il ruolo di sessualità e desiderio, e più in generale la riproduzione sociale, in relazione alla logistica, e come pensi che essa possa (e le economie più in generale) essere queerizzata?

DC: Grazie per l'aver iniziato una domanda sulla classe a partire dal tema della riproduzione sociale e della differenza sociale! Penso che la domanda abbia già delineato piuttosto elegantemente alcune delle mie riflessioni, ma ne approfitto per elaborare un altro pò sul tema della riproduzione sociale, che ha ricevuto una certa attenzione a partire dai lavori femministi sul lavoro di cura. Sono stata sempre affascinata dal tema logistica e riproduzione sociale perché la prima sembra un'incarnazione militarizzata, professionalizzata e profondamente strumentalizzata della seconda. La genesi della logistica come pratica militare per la fornitura delle truppe e per il sostegno alla battaglia implica che le precedenti incarnazioni della logistica erano interamente orientate all'alimentare, rifornire e proteggere – le attività che tendenzialmente associamo al lavoro di riproduzione sociale – ma con uno specifico focus sulla vittoria e avendo la vita umana quale risorsa. Possiamo inoltre indicare le pratiche di conquista imperiale come battaglie logistiche – come pratiche di conquista tramite l'individuazione del sistema logistico quale “nemico”. Ciò è stato evidente negli attacchi aerei alle

infrastrutture critiche nella Seconda guerra mondiale, ma lo è stato anche in precedenza. Ad esempio nel “movimento a Ovest” nell’America del XIX secolo, quando la strategia militare per ripulire le pianure aveva individuato le risorse alimentari delle popolazioni indigene come nemico, attraverso il massacro dei bisonti. Il generale Sheridan descrisse gli Indiani come un esercito nemico e teorizzò che il miglior modo per tagliare la loro “base di sostentamento” fosse la caccia al bufalo. In questo senso si può intendere come la profonda preoccupazione della logistica nella sua storia moderna sia stata sia il produrre vita che il produrre morte, e credo che questo sguardo biopolitico venga rafforzato nelle pratiche logistiche aziendali – dove si realizza una penetrazione strisciante da parte delle aziende logistiche fin nell’intimo dello spazio domestico. Ci sono talmente tante altre possibilità per poter discutere questo tema, anche in modi più dettagliatamente empirici (e sto attualmente lavorando a un qualcosa di simile col mio amico e collega Wes Atwell), che penso di potermi fermare qui per il momento.

NC: Il settore logistico è caratterizzato a livello globale da un decisivo processo di razzializzazione della forza lavoro. Inoltre alcuni autori (come ad esempio Stefano Harney e Fred Moten) si stanno concentrando sul definire una genealogia della logistica profondamente intrecciata con la schiavizzazione e con la interrelata strutturazione delle rotte atlantiche. La tua genealogia della logistica però è centrata molto chiaramente sulle trasformazioni militari dello stesso periodo. Pensi che le due prospettive possano essere in qualche modo accordate? Inoltre, in *The Deadly Life of Logistics* richiami l’articolo “The Economy’s Last Dark Continent” di Drucker quale riferimento cruciale per l’emergere di una sorta di “coscienza” del ruolo ricoperto dalla logistica. E anche in questo titolo risuona la questione coloniale/razziale...

DC: Non sono sicura che sia possibile di parlare di “due prospettive”, in quanto l'imperialismo si basa sull'insieme di tutte queste istituzioni e pratiche. Io credo che la logistica sia emersa nel contesto della guerra imperialistica, ma come suggerivo in precedenza, le popolazioni colonizzate sono spesso state concepite come forze nemiche, se non proprio escluse dal perimetro dell'umanità. Questa volontà di de-umanizzazione è costitutiva della tratta schiavistica trans-atlantica, dove gli umani venivano governati come carichi di merce. Su questo sono totalmente d'accordo con Harney e Moten, sul fatto che qui si realizzi una moderna incarnazione della logistica. Ho anche scritto sulla logistica della violenza coloniale tra Nord America e Isola delle Tartarughe, e sulle storie della pirateria, come questioni logistiche, quindi davvero non credo sia possibile parlare di una secca distinzione per come la poni nella domanda, e vorrei certamente andare oltre di essa.

NC: Tornando all'inizio di questa discussione, negli ultimi anni il settore logistico è stato attraversato a livello globale da una sequenza di scioperi, agitazioni, lotte e frizioni – come mostra il libro *Choke Points. Logistics Workers Disrupting the Global Supply Chain* (curato da Jake Alimahomed-Wilson e Immanuel Ness, Pluto Press, 2018). Anche questo processo di lotte ha contribuito a far tornare le lotte dei lavoratori e i movimenti sindacali all'interno dei dibattiti critici, cosa non così usuale un pò di anni fa. Come consideri queste lotte e come le inquadrì? Come pensi sia possibile collegare la forza dei lavoratori della logistica, che si realizza a partire dalla posizione strategica che essi ricoprono, all'interno della più ampia catena di posizioni lavorative delle supply chain? Inoltre in un tuo recente articolo, “Infrastructures of Empire and Resistance”, hai parlato di una “politica delle infrastrutture”. Potresti spiegare cosa intendi con ciò, e anche aggior-

nare il quadro che tracciavi in quel contributo dove parlavi di Calais, di Standing Rock e di Black Lives Matter?

DC: Non c'è dubbio sul fatto che ci sia una crescente consapevolezza del potere di blocco nei contesti del capitalismo delle supply chain, del potere di camionisti, portuali e tranvieri che lavorano nei colli di bottiglia della circolazione commerciale – e questo è legato alle lotte del lavoro cui fate riferimento. Non penso sia tuttavia possibile parlare in generale di una forza dei lavoratori della logistica derivata dalla loro posizione specifica nel processo lavorativo, in quanto sussistono enormi differenze di potere, autonomia e di condizioni di lavoro all'interno di ogni singolo lavoro logistico e in ciascun differente sistema giuridico. Per esempio i portuali e i camionisti dei porti, pur lavorando nello stesso luogo, vivono condizioni salariali e lavorative estremamente polarizzate. Ma è possibile spingerci anche oltre, se consideriamo l'asimmetria e la disuguaglianza che vengono organizzate tramite i sistemi di razzializzazione e genderizzazione, o a partire dallo status nazionale, che sono prodotte anche all'interno delle singole categorie occupazionali, o ai modi in cui il lavoro logistico viene concretamente segmentato lungo queste linee. Ma possiamo complicare ulteriormente il discorso insistendo sui modi in cui la rivoluzione nella logistica ha riplasmato il lavoro e le condizioni di lavoro anche in posizioni o occupazioni che possono non sembrare immediatamente logistiche, incluse quelle piuttosto centrali nei processi di produzione, che come ho suggerito sono oggi inestricabili dalla logistica.

I lavoratori sono stati cruciali per il mio interesse e per la mia conoscenza sulla logistica, ma voglio anche dire con chiarezza che le lotte sulla logistica e le sue infrastrutture vanno comprese nel loro essere legate all'imperialismo e nel loro legame coi conflitti sulla terra e sui mezzi di sussistenza

in senso più generale. E non sono certamente l'unica a farlo. Il primo libro di testo in quello che è stato recentemente designato come campo della "sicurezza delle supply chain" evidenzia una serie di rischi per l'integrità delle supply chain, e rimarca il potere di ciascuno e a tutte le latitudini di poter minacciare la possibilità di una circolazione liscia e senza interruzioni: pirati e forze anti-coloniali, lavoratori, terroristi, trafficanti, eruzioni vulcaniche, eventi climatici. In questo senso, tutte le lotte sulla logistica e sulle infrastrutture sono paradossalmente connesse, in quanto sono tutte basate sul potere di definire chi e che cosa si muove, dove, quando e come.

Uno sguardo logistico sull'Europa unita. Per una nuova storia dell'integrazione continentale

*Mattia Frapporti**

Introduzione

Nel 1943 il docente di Princeton David Mitrany pubblicava un pamphlet dal titolo decisamente immodesto: “A working peace system: an argument for the functional development of international organization”. Considerato la pietra miliare del funzionalismo, nel testo Mitrany identificava la caratteristica principale di quella dottrina proprio nell'essere un vettore utile a rispondere alle «esigenze che tagliano e attraversano i confini degli Stati» (Mitrany, 1943: 37). Il funzionalismo infatti, da considerarsi nella sua accezione politica come quel principio organizzativo secondo cui una forma di cooperazione istituzionalizzata tra Nazioni può avvenire anche solo in singoli settori economici senza che esse debbano per forza andare a formare una federazione o confederazione, secondo Mitrany, «non disturb[ava] necessariamente le fondamenta costituzionali degli Stati» (ibid.), ma permetteva di rispondere in maniera più efficace e immediata alle «cangianti» necessità «dell'azione pubblica» (ivi, 32). Per questo motivo era più opportuna una dottrina funzionalista che federalista, perché rispettava la varietà e «i costumi di ognuno» (ivi, 51).

* Università di Bologna; mattia.frapporti2@unibo.it

Il contributo di Mitrany si inseriva per la verità in un più ampio dibattito europeo attorno al ruolo dello Stato avviato almeno dalla fine della Prima guerra mondiale, che aveva in Carl Schmitt l'interprete più illustre. I contributi di Schmitt sulla crisi delle funzioni dello Stato, sulla sovranità («sovrano è chi decide sullo stato d'eccezione» – Schmitt, 1922) e sul “politico” rappresentano dei punti dirimenti nell'evoluzione del pensiero attorno allo Stato di quegli anni. E tuttavia Schmitt non fu appunto l'unico a interrogarsi sul ruolo di tale forma politica in quel periodo. In Europa, da una prospettiva per la verità del tutto diversa rispetto a Schmitt, la discussione sulla crisi dello Stato indugiava sulla possibilità di una qualche forma di unità continentale. Da Luigi Einaudi a Richard di Coudenhove-Kalergi, da Lionel Robbins a Lord Lothian o Alexander Kojève per arrivare fino ad Altiero Spinelli e i federalisti di Ventotene, il dibattito teorico attraversava l'intero continente senza tuttavia intaccare gli organi del potere. Il problema dell'unità europea, insomma, rivestiva sì «i primi caratteri di problema politico concreto» (Graglia, 1996: 14), ma ciononostante risultava ancora distante dall'ottenere una reale legittimazione.

A dare sostanza tangibile al dibattito sull'integrazione più dei testi e delle istituzioni poterono le infrastrutture. Fu in quel periodo, infatti, che queste ultime «were discovered as symbols for unification of Europe» (Heinrich-Franke, 2009: 28), e tra esse le ferrovie assunsero un ruolo preponderante. Come scrive la storica Irene Anastasiadou, «after the disaster of WWI, many actors came to appreciate international railways co-operation as important for maintaining peace in Europe» (2008: 23). Tra questi, Jean Monnet.

Considerato tra i “fondatori” dell'Europa di oggi, Monnet si iscriveva implicitamente alla dottrina di Mitrany e di essa prendeva le parti: «le vie chiamate “funzionaliste” – si legge dalle sue memorie – [...] erano più pragmatiche

e più concrete dei progetti di costituzione elaborati da ardenti militanti federalisti» (Monnet, 2007: 251). Attraverso la figura di Jean Monnet allora, e attraverso il focus sulle infrastrutture ferroviarie, in questo scritto proveremo a sviluppare una nuova storia dell'integrazione continentale. Per farlo applicheremo all'analisi del processo che ha condotto alla nascita della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio (CECA) una chiave di lettura raramente adoperata, vale a dire quella della logistica (il terzo nucleo di questo capitolo), che ci permetterà di scovare continuità ove generalmente è rappresentata rottura. Al di là dell'origine puntuale dell'U.E., proveremo a percorrere un sentiero diverso che si dilata fino agli esordi del «lungo XX secolo» (Arrighi, 2014), senza la pretesa di ricostruire un quadro completo, ma con l'intenzione di presentare un angolo analitico ulteriore entro cui inserire uno sguardo storicamente produttivo.

Jean Monnet

Il primo nucleo di cui ci occupiamo è dunque rappresentato dall'analisi del pensiero di Jean Monnet. Nella copiosa storiografia italiana che si interessa di integrazione europea, la figura del francese occupa spesso non più di qualche pagina all'inizio dei testi. E in fondo non potrebbe forse essere altrimenti. Nella trattatistica il processo di integrazione sconta spesso quello che con March Bloch potremmo definire come «idolo delle origini» (1998: 25), che si installa in questo caso su una data e un luogo precisi: il 9 maggio 1950, quando a Parigi Robert Schuman lesse la dichiarazione prodromo della CECA. A partire da Monnet (che allora aveva già più di sessant'anni) il periodo di riferimento di questo testo sarà invece esclusivamente quello che anticipa il piano Schuman. È dall'ultimo quarto dell'Ottocento in avanti che si dovrebbe d'altro canto indagare sul reale processo di

“integrazione europea”, che nel 1950 ha avuto “soltanto” una sua sanzione importante grazie appunto all’iniziativa monnetiana. Tentiamo allora di capire cosa condusse Monnet verso tale proposta.

Nato il 9 novembre 1888 a Cognac, il luogo dove trascorse l’infanzia e la prima adolescenza ebbe certo un’influenza particolare su di lui. La grande inclinazione al commercio dell’omonima acquavite aveva reso gli abitanti del territorio – nelle parole di Monnet – «naturellement tournés vers l’extérieur»¹. Era il libero commercio a costituire il prisma attraverso cui gli abitanti di Cognac (e Monnet con loro) osservavano il mondo. Una simile propensione al mercato lo spinse già nella prima adolescenza a trasferirsi a Londra dove fu ospitato nella City, e dove rafforzò la convinzione della necessità di una “dimensione globale” del mercato così come della politica. La capitale britannica, che in quel periodo era «centro nevralgico del commercio e della finanza mondiali» (Arrighi, 2014: 312), lo introdusse dunque a un mondo fatto di «punti d’appoggio e linee di comunicazione» (Schmitt, 2014: 97): a un mondo logistico potremmo dire, costruito su flussi e mobilità.

Se Londra (ma in parte anche Cognac) aveva instillato in Monnet una prospettiva precocemente globale, il lungo viaggio successivo in Canada – dove giunse nel 1907 – contribuì a strutturare la sua «idea of European Unity» (Ugland: 2011). In Canada, grazie alla realizzazione delle infrastrutture in particolar modo ferroviarie, quell’immenso spazio continentale raggiunse l’unità politica², e Monnet fu colpito profondamente dalla «nuova mentalità» che

1 Intervista di Alan Watson a Jean e Silvia Monnet, in Rieben, Campeiro-Tixiere, Nicod, 2004: 250.

2 L’importanza della ferrovia quale agente che condusse alla Confederazione è diffusamente riconosciuta dagli storici canadesi. Su tutti vedi Innis, 1923.

s'era creata grazie anche all'azione della ferrovia percepita (a ragione) quale veicolo di riassetto politico, utile a scardinare retaggi statali-nazionali da lui ritenuti ottocenteschi: «all'equilibrio statico della vecchia Europa – scrive – si sovrapponeva nel mio animo il dinamismo di un mondo in movimento» (2007: 44). Un ulteriore aspetto non secondario che caratterizzò quel viaggio fu l'inizio di una collaborazione tra Monnet e la Hudson Bay Company (HBC), la storica compagnia logistica canadese, strumento decisivo (come vedremo) per la costituzione della prima comunità logistica europea durante il primo conflitto mondiale.

Quando proprio alle soglie della prima guerra mondiale tornò più stabilmente in Europa e iniziò a occuparsi di cose pubbliche, il francese aveva dunque un *background* ben strutturato e volto in una direzione precisa. Nel continente invaso dalla guerra egli tentò allora immediatamente di realizzare una prima forma di unione logistica sovranazionale, che si imponesse sulle prerogative sovrane di alcuni Stati (vedremo anche questo). A seguito del conflitto divenne poi vicesegretario della neonata Società delle Nazioni con delega alle questioni tecniche, e in quella veste promosse varie iniziative volte all'agevolazione della costruzione di tronconi ferroviari omologati sul suolo continentale. Infine, prima di spendersi ancora, nella seconda guerra mondiale, per una nuova organizzazione di gestione logistica interalleata con potere esecutivo, nell'*interbellum* si mosse anche negli Stati Uniti e soprattutto in Cina, dove collaborò col Ministro delle Finanze nel tentativo di attrarre investimenti stranieri volti alla costruzione di infrastrutture utili al commercio: «Railways, as Salter wrote, were the core of a development strategy» (Duchêne 1994: 53). Risuona un medesimo piano anche in questo frangente che attraversa l'intera vita di Monnet, e che denota un'attenzione costante alla costruzione di “spazi infrastrutturali” (Easterling 2014)

quali basi d'appoggio a un mercato comune. Proprio come aveva visto applicato in Canada agli inizi del secolo.

Concludiamo. Considerato il reale «inspireur»³ dell'integrazione, Monnet giocò certo un ruolo centrale per almeno la prima metà degli anni Cinquanta, ricoprendo cariche istituzionali non secondarie quale fu ad esempio quella di presidente dell'Alta Autorità della CECA. Tutto questo è storia nota. Quanto è di certo meno veicolato dalla storiografia è comprenderne l'azione al di là dell'immanenza⁴ entro cui spesso viene descritta. Nell'ottica di Monnet, in altri termini, la stesura del piano Schuman non fu un'aleatoria dichiarazione d'intenti o un azzardo ben riuscito. Essa rappresentava piuttosto la sintesi di una razionalità costruita su un'esperienza pratica e teorica di quasi mezzo secolo. Una «razionalità logistica» (Grappi, 2016) si può definire, di cui le infrastrutture rappresentano l'imprescindibile sostegno.

Infrastrutture

Il secondo nucleo che informa la costruzione di una diversa genealogia della storia dell'integrazione continentale coinvolge appunto le infrastrutture. Così scrivono Thomas J. Misa e Johan Schot: «Using the lens of technology, we situate European integration (typically viewed as a political process) as an emergent outcome of a process of linking and delinking of infrastructures» (2005: 1). Secondo i due autori questo processo è rimasto a lungo «invisible in the standard literature on European integration» (ivi, 10) e il loro obiettivo è stato quello di svelare la «hidden integration» del conti-

3 Così il generale De Gaulle definì caustico Monnet nel corso degli anni Cinquanta.

4 Una considerevole eccezione a tale tendenza storiografica è data dai lavori sviluppati attorno ai progetti di "Tensions of Europe" (<https://www.tensionsofeurope.eu/>) e "Making Europe" (<https://www.makingeurope.eu/>), di cui a breve parleremo.

nente, adottando una prospettiva ampia che si concentrasse sulle linee di collegamento materiali tra i diversi spazi politici. Del resto globalizzazione significa proprio «sconfinamento, sfondamento di confini, deformazione di geometrie politiche» (Galli, 2001: 113): indispensabile scrutarne gli spazi e la loro “produzione” oltre una logica stato-centrica.

Tra le infrastrutture che più di tutte contribuirono a questo riassetto geometrico vanno annoverate appunto le ferrovie, proliferate sul suolo continentale nella seconda metà del XIX secolo in un'ampia varietà tecnica e strutturale. In fondo, la loro realizzazione e gestione faceva capo a compagnie private che erano generalmente poco interessate a uniformarsi. A poco a poco, tuttavia, la nascita di quelli che oggi chiameremmo “agenti della governance ferroviaria” concorse ad amalgamare gli standard costruttivi e a migliorare l'interoperabilità della rete. Tra tali “agenti” il più incisivo fu certamente il Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, che divenne una «piattaforma transnazionale di discussione permanente» (Kaiser e Schot, 2014: 121) e che nel 1871 raggruppava già ottantadue società da diverse parti d'Europa. Agli inizi del nuovo secolo regolava il 45% dell'intero sistema ferroviario continentale e la sua sfera di influenza si allargava ovunque. Erano ormai gli standard del Verein quelli adottati dalle varie compagnie, e ciò condusse a due ulteriori passaggi cruciali. In primo luogo, in quegli stessi anni sorsero numerose infrastrutture di collegamento tra aree nazionali differenti, che attraversavano i *bottlenecks* naturali come quelli rappresentati dalla corona delle Alpi⁵. In secondo luogo, è del 1890 la firma da parte di Stati e compagnie private dei cosiddetti “Accordi di Berna” (promossi dal Verein), importantissimi per dare uno slancio decisivo all'interoperabilità ferroviaria continentale (Tissot, 1998).

5 Il passaggio del Brennero (1867), il Tunnel del San Gottardo (1882) o del Sempione (inaugurato nel 1906) sono tutti di quel periodo.

Il Verein era pertanto una formazione dalle caratteristiche “spiccatamente internazionali” che contribuì fortemente agli esordi di quella che alcuni storici hanno chiamato la «materializzazione dell’Europa» (Badenoch e Fickers, 2010). Tuttavia esso era percepito da molti Stati come un organo sostanzialmente tedesco, e ciò condusse nel 1922 – all’interno della Società delle Nazioni – alla nascita dell’Union Internationale des Chemins de fer (UIC) che si muoveva negli stessi terreni tecnici e politici del Verein, ma che vantava l’appoggio degli Stati vincitori della Prima guerra mondiale. Con l’UIC il processo di standardizzazione e interfacciamento delle diverse reti ferroviarie europee godette di un’ulteriore accelerazione. Grazie ad essa, sul finire degli anni Trenta, in gran parte degli Stati d’Europa e soprattutto nel cuore del continente (in Francia, Germania, e Benelux, ma anche in Polonia, Cecoslovacchia e Romania), una estesa rete ferroviaria “bucava” i perimetri degli Stati-nazione, dando vita a un’area entro cui i treni potevano muoversi senza una reale soluzione di continuità. Una parte d’Europa dunque, sebbene priva di un comune organo politico, si andava costituendo sempre più come una «railway zone» (Divall, 2003: 199), uno spazio per la circolazione dei treni libero dai cosiddetti «condizionamenti di natura organica» (Schivelbush, 1988: 3) quali catene montuose, fiumi, vallate ecc., o da ostacoli tecnici (figli di diversi standard costruttivi).

Riassumendo, nell’*interbellum* si perfezionò un processo avviato già nell’ultimo quarto del XIX secolo, che vide le ferrovie creare quella base materiale su cui poi si svilupperanno le “Europe comunitarie”. L’elemento da rimarcare in chiusura è che dall’interno della Società delle Nazioni, in qualità di vice-segretario e poi come agente finanziario tra le due guerre, fu lo stesso Monnet a promuovere la costruzione di questo “spazio infrastrutturale” omologato. Un intreccio, quello tra Monnet e le infrastrutture, che rappresenta un cardine

decisivo per comprendere appieno la genealogia del progetto di integrazione europea, a cui va aggiunto un ultimo elemento utile a rivelarne davvero l'impianto. Tale elemento è ovviamente la logistica, la cui governance nella CECA andò a porsi in "concorrenza" con quella degli Stati. Proprio come era già avvenuto durante le due guerre mondiali.

Logistica

Come accennato, alle soglie della Prima guerra mondiale proprio Monnet (forte del suo rapporto con la HBC) promosse il primo organismo sovranazionale di governance logistica che prese il nome di Allied Maritime Transport Council. Pienamente in funzione soltanto dagli inizi del 1918, l'AMTC si diede immediatamente un organo esecutivo (l'Allied Maritime Transport Executive – AMTE) che sovrintendeva la «complex logistics of war supply» (Kaiser e Schot, 2014: 63). A quel punto lo spazio che da Londra, attraverso Parigi, arrivava fino a Roma, poteva essere considerato un vero e proprio "corridoio normativo", un'area entro cui la gestione delle risorse e degli approvvigionamenti risultava governata da un'unica istituzione sovranazionale che si poneva in concorrenza col potere sovrano degli Stati. E la quantità di merce stoccata era enorme: «towards the end of the war – riportano ancora Kaiser e Schot –, the Shipping Commissariat, as it became known informally, controlled 90 percent of the world's sea-going tonnage» (ibid). L'AMTE risultava dunque essere il più ampio e complesso motore logistico mai creato, l'organo esecutore della prima comunità logistica europea. Diretto per l'appunto da Monnet⁶.

⁶ Per la verità i membri dell'AMTE erano quattro: Arthur Salter, Bernardo Attolico, George Rublee e Monnet. Tuttavia, che Monnet fosse il motore reale di quell'organo lo conferma lo stesso Salter in un'opera dedicata proprio all'AMTC. Cfr. Salter, 1921.

Segnalato tale punto, non va certo trascurata la particolare situazione dalla quale questo organo scaturì. Lo stato di guerra rappresentava una “eccezione”. Con gli accordi di pace la prassi politica tornò al suo corso, e gli Stati riacquisitarono tutte le loro funzioni sovrane - ivi comprese quelle economiche e logistiche. Diventa però cruciale ai fini di questa indagine notare come fu lo stesso Monnet che si prodigò per «la consolidation des mécaniques existantes»⁷. Insomma, in un intervallo ben lontano dalla CECA, e senza in alcun modo puntare a precoci mire federaliste, Monnet si spese affinché l'Europa (o una parte di essa) proseguisse il cammino intrapreso durante la particolare situazione del conflitto: l'economia di guerra divenne per lui modello socio-economico.

Nonostante gli sforzi del francese, tuttavia, l'AMTC venne dismesso e si dovette attendere l'inizio del secondo conflitto mondiale per registrare un organo simile in azione sul Vecchio Continente. Di nuovo su proposta di Monnet, nonostante la reticenza iniziale dei governanti, all'alba della guerra sorse l'Anglo-French Co-ordinating Committee (AFCOC), con caratteristiche del tutto simili a quelle dell'AMTC. Rispettivamente il 29 novembre e il 2 dicembre 1939 Arthur Chamberlain e Edouard Daladier scrissero a Monnet, con la richiesta formale di accettare l'incarico di chairman. Entrambi sottolinearono come il suo ruolo eccedesse gli interessi racchiusi dai confini nazionali, ma fu Daladier a rimarcarlo in modo più esplicito al suo concittadino, sollecitandolo in un telegramma a dare voce «à un point de vue allié et non à un point de vue national». È interessante il commento che nelle sue memorie Monnet

⁷ Telegramma di Monnet al comandante Raymond Fillioux (delegato per la gestione delle forniture francesi a Londra) del 25 novembre 1918, FJME, AMB 1/1/97.

fa a questa lettera: «Se si sostituisse “comunitario” ad “alleato” – scrive – non si potrebbe dare definizione migliore del ruolo che sarà un giorno quello del presidente dell’Alta Autorità [della CECA], e non è certo soltanto un caso» (2007, 118). No, non sembra un caso in effetti. Piuttosto sembra da un lato un’ulteriore testimonianza della continuità che attraversa l’azione di Monnet e che lo condusse a proporre e realizzare con la CECA lo “spazio logistico europeo”, dopo essere stato – elemento che vale la pena almeno di accennare – Commissaire Général al piano di ricostruzione francese tra il 1945 e il 1950, dove testò gran parte del suo metodo d’azione (Walters e Haahr, 2005). Dall’altro lato, più in generale, lo stralcio della lettera rivela una sostanziale accettazione da parte dei governanti dell’intrusione di un organo sovranazionale, che governasse i flussi che attraversavano i loro territori statali, evidentemente non più «impermeabili» (Schmitt, 1922) come si voleva un tempo. A proposito, insomma, di come la capacità della logistica di fare politica e di incidere su di essa non sia affatto una sua prerogativa contemporanea.

Conclusioni. Lineamenti dell’Europa comunitaria

Il 9 maggio 1950 fu certo una data importante nella storia d’Europa. Da allora, in circa due anni nacque la CECA: la prima forma davvero compiuta di spazio logistico europeo. Da quanto è emerso quella data sembrerebbe però abbandonare i crismi del momento di “radicale nuovo inizio”. Interpretandola da una prospettiva logistica, essa appare piuttosto il punto d’arrivo di un lungo percorso tecnico, infrastrutturale, politico, economico e normativo che ha attraversato la storia continentale a partire almeno dall’ultimo quarto dell’Ottocento. Standardizzazione delle linee ferroviarie; realizzazione durante le guerre mondiali di un’unità

logistica comune a diversi Stati europei con poteri esecutivi, promossa da uno dei padri fondatori della CECA quale fu Monnet; infine, la gestione dell'economia di guerra divenuta modello da applicare anche ai periodi di pace. Mi sembra che rilevare questi passaggi, ricalcando in parte il metodo dei lavori che adottano la logistica quale chiave analitica del presente globale, nel caso specifico della cosiddetta integrazione europea offra il vantaggio di leggere quell'avvenimento al di là della sua immanenza.

Nelle parole dello stesso Monnet, ma anche in gran parte del dibattito pubblico, la CECA aveva «buttato all'aria il corso della storia» (2007: 301). Considerare la CECA come un passaggio chiave per il perfezionamento dello “spazio logistico europeo” riporta quel discorso a una dimensione più consona e meno stupefacente. Restituendo, peraltro, la dovuta importanza ai caratteri del tutto contingenti che hanno condotto a quel momento. Tra questi la fine del piano Marshall; la necessità della Francia di riguadagnare prestigio nello scacchiere internazionale; la crisi di sovrapproduzione dell'acciaio in Belgio e Lussemburgo; l'interesse di legare indissolubilmente il destino della neonata Repubblica Federale Tedesca a quelli del “mondo Occidentale”; la volontà di creare un'entità economica, politica e logistica che potesse in qualche modo rappresentare in suolo europeo – in tempi di guerra fredda – una valida alternativa al gigante sovietico.

Insomma, ci sono vari aspetti che potrebbero far interpretare la CECA in un'accezione storicamente determinata e limitata. Uno sguardo logistico permette invece di tenere in debito conto questi fattori e di interpretarla in un moto storico che ha in fondo una sua specificità, ma che può trovare posto nei generalizzati processi di globalizzazione che rivelano necessariamente traiettorie di più lungo periodo (Arrighi, 2014). È in quest'ottica che andrebbe dunque inserito anche il processo di integrazione continentale, e considerare

la CECA come la sanzione dello spazio logistico europeo permette l'adozione di questa interpretazione, scansandosi da facili elogi comunitaristi. Del resto, come scrive Schmitt, «se l'intera umanità o il mondo intero venissero riuniti di fatto sulla base di un'unità solo economica o tecnico-commerciale, ciò non costituirebbe più un'«unità sociale», allo stesso modo come non costituiscono «unità» sociale gli abitanti di un casamento o gli utenti del gas di una medesima fabbrica o i viaggiatori del medesimo autobus» (1922: 142).

L'autobus europeo sembra ancora oggi ben lontano dal farsi unità sociale, ma non perde occasione di confermare il suo essere «unità logistica». «Mobility has become a defining feature of contemporary Europe», scrivono Ole Jensen e Tim Richardson (2014: 5). Dalla prospettiva storica avanzata in questo capitolo la mobilità è una caratteristica non solo dell'Europa contemporanea. Lo è anche dell'Europa ai suoi esordi comunitari e, in ultima analisi, è stata lo strumento per ideare e realizzare quel progetto. «Mobility is Key»⁸ allora, come scrive la Commissione Europea. Una «chiave costituente», alla base della realizzazione di uno «spazio logistico» che sembra, in fondo, ancora oggi la definizione più adatta all'Europa che stiamo vivendo.

Bibliografia

- Arrighi, G. (2014) *Il lungo XX secolo* (1996). Milano: il Saggiatore.
- Anastasiadou, I. (2008) *Constructing Iron Europe. Transnationalism and railways in the interbellum*. Amsterdam: University Press.

⁸ «Mobility is Key» è lo slogan del piano che Jan-Claude Juncker ha lanciato nel 2014. Vedi il video di lancio qui: <https://www.youtube.com/watch?v=Q2LnkjYcMA>.

- Badenoch, A. Fickers, A. (a cura di) (2010), *Materializing Europe. Transnational Infrastructures and the Project of Europe*. Londra: Palgrave Macmillan.
- Bloch, M. (1998) *Apologia della storia. O mestiere di storico* (1949). Torino: Einaudi.
- Divall, C. (2003) "Railway Imperialism, Railway Nationalism", in Burri, M., Eisasser, K., Gugerli, D. (a cura di), *Die international der eisenbahn 1850-1970*. Zurigo: Chronos.
- Duchêne, F. (1994) *Jean Monnet. The first Statesman of Interdependence*. New York-Londra: W.W. Norton&Company.
- Easterling, K. (2014), *Extrastatecraft. The power of Infrastructure*. Londra-Brooklyn: Verso.
- Graglia, P. (1996) "Introduzione" in Spinelli, A. *La rivoluzione federalista*. A cura di Graglia, P. Bologna: il Mulino.
- Heinrich-Franke, C. (2009) "Changing patterns of infrastructure governance in the transport and communication sectors in Europe", in Auger, J-F., Bouma, J.J., Künneke, R. (a cura di) *Internationalization of Infrastructure. Proceedings of the 12th annual international conference of the economics of infrastructure*. Delft: University of Technology.
- Galli, C. (2001), *Spazi politici. L'età moderna e l'età globale*. Bologna: il Mulino.
- Grappi, G. (2016) *Logistica*. Roma: Ediesse.
- Innis, H. (1923) *A history of the Canadian Pacific Railway*. Toronto: McClelland and Stewart.
- Jensen, O. B., Richardson, T. (2014) *Making European Space. Mobility, power and territorial identity*. Londra: Routledge.
- Kaiser, W., Schot, J. (2014) *Writing the rules for Europe. Experts, Cartels, and International Organizations*, Londra: Palgrave MacMillan.
- Misa, T., Schot, J. (2005) Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe, *History and Technology*, 21, 1.

- Mitrany, D. (1943) *Le basi pratiche della pace*. Napoli: Orientamenti.
- Monnet, J. (2007) *Cittadino d'Europa*. Napoli: Guida.
- Rieben, H., Camperio-Tixiere, C., Nicod F., (a cura di) (2004), *À l'écoute de Jean Monnet*. Losanna: Fondation Jean Monnet pour l'Europe.
- Salter, A (1921) *Allied Shipping Control: an experiment in international administration*. Oxford: Clarendon Press.
- Schmitt, C. (1922) "Teologia politica" in Miglio, G., Schiera, P. (a cura di) (1972) *Le categorie del politico*. Bologna: il Mulino.
- Schmitt, C. (2014), *Terra e mare* (1941). Milano: Adelphi.
- Tissot, L. (1998) "Naissance d'une Europe ferroviaire: La convention internationale de Berne (1890)", in Merger, M., Barjot, D. *Les entreprises et leurs réseaux: hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIXe-XXe siècles: mélanges en l'honneur de François Caron*. Parigi: Université Paris-Sorbonne.
- Ugland, T. (2011) *Jean Monnet and Canada. Early travel and the idea of European Unity*. Toronto: University Press.
- Walters, W., Haahr, J-H. (2005) *Governing Europe: Discourse, Governmentality, and European Integration*. Londra-New York: Routledge.

Logistica, mobilità e migrazioni. Un'agenda emergente per la ricerca sulle migrazioni?¹

*Sandro Mezzadra**

1. Per cominciare: perché la logistica? E soprattutto, perché logistica e migrazioni? Qual è il motivo che conduce ad assumere la logistica quale prospettiva critica sulle migrazioni – e viceversa? Va detto che il tema è particolarmente ‘caldo’ soprattutto a partire dalla pubblicazione dell’importante libro di Deborah Cowen, *The Deadly Life of Logistics* (2014), che ha definitivamente fatto entrare la logistica quale parola-chiave all’interno del lessico della teoria critica (cfr. anche Cuppini, Frapporti e Ricciardi, 2018). Il dibattito sviluppatosi da allora, che ha configurato un nuovo campo di studi critici sulla logistica, è certo stimolante e promettente, e dirò a breve qualcosa di più in merito. È tuttavia necessario partire collocando la ricerca sul nesso tra logistica e migrazioni all’interno del lavoro e dell’impegno che ho dedicato per anni, insieme a molti altri tra cui Manuela Bojadžijev, agli studi sulle migrazioni. A partire dai primi anni Duemila abbiamo entrambi contribuito a quello che è stato successivamente definito come l’approccio della ‘autonomia delle migrazioni’ (cfr. Mezzadra, 2010). Questa postura si è sviluppata a partire dalle lotte migranti in Europa (e altro-

* Dipartimento delle Arti, Università di Bologna; sandro.mezzadra@unibo.it

1 Una precedente versione di questo testo è stata presentata il 30 novembre 2016 alla University of Sussex nell’ambito del convegno ‘Migration & Changing Societies: Research Agendas’. Fondamentale, per lo sviluppo delle ipotesi di ricerca qui presentate, è stato negli ultimi anni il rapporto di collaborazione con Manuela Bojadžijev presso la Humboldt Universität di Berlino.

ve), e ha avuto un ruolo importante nell'evidenziare la natura 'turbolenta' e ingovernabile delle migrazioni contemporanee – nonché nel precisare quali siano le poste in palio soggettive che le attraversano. Concetti importanti, quali ad esempio 'cittadinanza' e 'forza-lavoro', sono stati produttivamente messi a verifica e ridefiniti tramite lo sviluppo dell'approccio dell'autonomia delle migrazioni, che contribuisce inoltre a sfidare le consuete concezioni del 'politico' e gli stessi confini 'disciplinari' che definiscono i 'migration studies'.

Io e Manuela continuiamo a lavorare, fare ricerca e scrivere con questo spirito (si veda ad esempio Bojadžijev e Mezzadra, 2015). Al contempo abbiamo spesso sentito l'esigenza di mettere in allerta rispetto ai rischi insiti nel ridurre l'autonomia delle migrazioni' a semplice slogan, oltre ad essere consapevoli della necessità di non 'romanticizzare' le migrazioni – cosa che è stata non di rado sottolineata criticamente come rischio rispetto alla tesi dell'autonomia delle migrazioni. Inoltre riteniamo che in molte delle declinazioni assunte da questo approccio, nonché in quella che si potrebbe definire come la sua ricezione più ampia, sia stato marginalizzato – quando non completamente abbandonato – uno degli elementi che invece ne caratterizzavano l'originaria agenda di ricerca: la stringente correlazione tra le migrazioni e la mutevole configurazione dei rapporti tra capitale e lavoro. In questo modo riemerge il tema della relazione tra aspetti 'soggettivi' e 'strutturali' delle migrazioni, elemento che è stato un problema aperto per la prospettiva dell'autonomia delle migrazioni sin dall'inizio – nutrendo e in qualche misura legittimando l'idea che esso rappresenti unicamente un discorso estetizzante e romanticizzante. Ecco allora che la logistica fornisce invece precisamente un nuovo punto di vista sul rapporto tra migrazioni e trasformazioni del capitalismo, consentendo un'indagine che collochi le migrazioni all'interno di un panorama che è sempre più messo in for-

ma dal tumultuoso emergere di un nuovo paradigma della mobilità – che per molti studiosi rappresenta uno dei tratti distintivi del capitalismo contemporaneo.

Porre l'accento sulla mobilità connette inoltre il nostro lavoro con ciò che viene definito come 'mobility turn' all'interno delle scienze sociali. Riconosciamo infatti la cruciale rilevanza del porre le migrazioni in relazione con un'altra serie di eterogenee 'mobilità' (di merci, capitali, informazioni), e soprattutto condividiamo con studiosi come John Urry (2000) e Tim Cresswell (2006) l'enfasi sulla necessità di porre in rilievo il ruolo costitutivo del movimento, per la politica e la società, l'economia e la cultura. Teniamo inoltre in grande considerazione la conseguente critica all'eccezionalismo delle migrazioni', prendendo in prestito una frase da un recente articolo di Allison Hui (2016). Allo stesso tempo, tuttavia, vogliamo ribadire una certa distanza critica rispetto alla tendenza, piuttosto diffusa nei '*mobility studies*', a sotto-stimare gerarchie, differenziazioni, tensioni e conflitti che si definiscono nel campo delle 'mobilità'. Ciò che insomma ci interessa è proprio ricercare le modalità con le quali all'interno del terreno delle mobilità si riproducono e si trasformano sia le forme del dominio e dello sfruttamento sia quelle della lotta e della resistenza. Mi sia inoltre consentito di anticipare che questo è un punto che contraddistingue il nostro approccio anche all'interno degli studi critici sulla logistica, nei quali si possono trovare numerose analisi che rimangono in qualche modo ipnotizzate dall'immagine di uno spazio 'liscio' di circolazione, promossa dalla logistica stessa. Siamo piuttosto convinti che un'analisi del nesso tra logistica e migrazioni consenta di portare alla luce attriti, tensioni e scarti rilevanti per uno studio della logistica in generale.

2. L'importanza della questione della logistica e delle infrastrutture per le migrazioni, nonché per la loro gestione,

dovrebbe essere evidente a livello intuitivo. Per farsi un'idea delle sfide e delle tensioni che sussistono attorno a quelli che potrebbero apparire come temi 'neutri', basti pensare ad esempio a Calais e alla resistenza dei migranti contro il tentativo di spostarli nelle previste nuove sistemazioni, container riconvertiti allo scopo, prima che avvenisse la vergognosa evacuazione della 'foresta'. Dunque, anche all'interno del campo della logistica – così come più in generale in ciò che attiene ai contemporanei regimi di controllo delle migrazioni – si definisce un viluppo che combina calcolo economico e logiche militari e umanitarie, che devono continuamente confrontarsi e venire a patti con la sfida posta dall'insubordinazione e dall'inventiva migrante. Gli studi sulle migrazioni hanno registrato in molti modi il crescente rilievo che stanno assumendo infrastrutture e logistica, anche se quest'ultima viene esplicitamente menzionata solo di rado in relazione alle migrazioni.

È allora possibile elencare sinteticamente tre temi che stanno caratterizzando lo sviluppo di queste ricerche, i quali giocano un ruolo importante, seppur su differenti livelli, nella costruzione del nostro approccio. In primo luogo, è necessario far riferimento al consolidato campo di ricerca sull'"industria delle migrazioni", recentemente consolidato dal lavoro di studiosi come ad esempio Rubén Hernández-León (2013), o Ninna Nyberg Sørensen e Thomas Gammeltoft-Hansen (2013). La nozione di 'industria delle migrazioni' include sia gli attori che forniscono ai migranti l'expertise e le risorse infrastrutturali necessarie all'attraversamento dei confini, sia gli attori economici impegnati nel controllo e nella limitazione della mobilità. Questo approccio sottolinea dunque in modo significativo l'elusività del confine tra legalità e illegalità, ponendo al centro dell'attenzione un eterogeneo insieme di attori – che include piccole imprese di migranti per facilitare il trasporto delle persone,

imprese multinazionali che gestiscono le deportazioni, e reti del crimine organizzato di *smuggler* e trafficanti. Sebbene l'«industria delle migrazioni» non sia di per sé un qualcosa di nuovo, l'aumento della «commercializzazione delle migrazioni» nel mondo attuale deve essere compreso all'interno del quadro di una co-implicazione tra migrazioni e regimi di controllo dei confini attraverso i processi di esternalizzazione e privatizzazione di marca neoliberale. «Le migrazioni sono diventate un business, un grande business», scrivono Nyberg Sørensen e Gammeltoft-Hansen nell'introduzione a un libro recente sull'industria delle migrazioni (2013, p. 1). È necessario aggiungere che questo business è in primo luogo un business logistico.

In secondo luogo vorrei menzionare un altro approccio, piuttosto diverso, che è possibile rintracciare nel recente lavoro di William Walters (2015) basato sul concetto di *viapolitics*. Tramite questa parola egli intende afferrare l'importanza di «veicoli, strade e rotte» per le migrazioni. Seguendo le indicazioni di Bruno Latour e della sua *'Actor Network Theory'*, Walters intende questi elementi materiali quali «non-human, 'actant' masses». Ma a prescindere dall'uso di questo lessico concettuale, che può o meno piacere (io ad esempio non ne sono particolarmente entusiasta), la nozione di *'viapolitics'* sottolinea l'importanza di un tema che – come giustamente evidenzia Walters – è rimasto piuttosto marginale negli studi sulle migrazioni, ossia quello del «trasporto» – il cuore del business della logistica. La recente indagine di Kathy Burrell (2017) sul ruolo che giocano trasporti, *cargomobility* e infrastrutture per il viaggio all'interno di una specifica pratica dei migranti, quella dell'invio di «oggetti» al luogo d'origine, ha ulteriormente contribuito a dimostrare l'importanza di questo tema anche rispetto alle «vite dei migranti dopo la migrazione e le acrobazie spaziali che questi elaborano nel rimanere connessi con persone e

luoghi dai quali si sono allontanati» (p. 1).

In terzo luogo, un'ulteriore linea di sviluppo della ricerca che vorrei menzionare si riferisce al tema, apparentemente diverso, del crescente ruolo giocato dalla panopia di agenzie e di broker nell'intermediazione del lavoro migrante. In un articolo recente Joan Lindquist e Xiang Biao (2014) propongono il concetto di 'infrastruttura delle migrazioni' per confrontarsi con tale ruolo. Questo concetto, strutturato a partire da una lunga ricerca sul campo che gli autori hanno portato avanti rispetto al lavoro migrante *'low skilled'* dalla Cina all'Indonesia, cattura in maniera efficace le dimensioni commerciali, regolative, tecnologiche, umanitarie e sociali dell'apparato di intermediazione che dà sempre più forma alle migrazioni – al contempo stimolandole e controllandole, instradandole e limitandole. I corridoi e i canali di mobilità che ne risultano, all'interno dei quali i migranti sono spesso «mossi da altri» come giustamente scrivono Lindquist e Xiang, compongono una geografia che ricorda molto gli spazi operativi della logistica, striati dalle *supply chain* e dalle loro infrastrutture.

3. 'Industria delle migrazioni', *'viapolitics'*, 'infrastrutture di spedizione' e 'infrastrutture delle migrazioni' – tutte nozioni che si focalizzano sul crescente rilievo della logistica per le migrazioni contemporanee e per gli studi su di esse. Tuttavia, come già detto, la logistica di per sé è menzionata solo di rado negli scritti che ho brevemente introdotto sinora. E ancor più raro è il tentativo di collegare le ricerche sulle migrazioni con lo sviluppo del campo dei *'critical logistics studies'* che ho evocato all'inizio tramite il riferimento al libro di Deborah Cowen. Perché ritengo così importanti questi studi? E che cosa è possibile apprendere da essi per la ricerca sulle migrazioni? Ciò che chiamo la ricerca critica sulla logistica, che coinvolge geografi, antropologi, architetti-

ti, studiosi marxisti e degli studi culturali, è tutto fuorché un campo di ricerca fisso e omogeneo. Ciò nonostante è stata in grado di alimentare un angolo prospettico importante, efficace e relativamente nuovo sulle trasformazioni contemporanee del capitalismo. Sebbene ritenga che sia necessario assumere la logistica come uno dei punti di accesso (e non come l'unico) all'interno dello studio sulla transizione capitalista in atto – combinandolo ad esempio con la finanza e l'estrattivismo, come sto facendo nel mio attuale lavoro assieme a Brett Neilson (2019) – è tuttavia difficile negarne la decisiva rilevanza.

Riassumendo in modo estremamente schematico alcuni dei risultati prodotti dai recenti studi critici sul tema, la 'rivoluzione logistica,' realizzatasi negli anni Sessanta e riassumibile iconicamente nello *shipping container*, ha prodotto enormi trasformazioni nel modo in cui vengono progettate e organizzate le spazialità economiche. Questa 'rivoluzione' ha consentito sia la riorganizzazione intensiva della produzione oltre le mura della fabbrica sia la distensione estensiva di 'supply chain' a livello globale. Il passaggio dalla 'distribuzione fisica' (come la si usava nominare) alla 'logistica globale' è stato intimamente legato a un 'approccio sistemico' che ha integrato produzione e distribuzione all'interno di ciò che il guru del management Peter Drucker, nel 1965, ha chiamato «il processo complessivo del business» (cit. in Cowen, 2014: 32). Mentre la 'distribuzione fisica' era ossessionata dal problema della minimizzazione dei costi dopo la produzione, la logistica, come ha mostrato Deborah Cowen, è interessata all'«aggiungere valore attraverso i sistemi di circolazione» (Cowen, 2014: 24). Un nuovo paradigma della mobilità mette in tensione il confine tra produzione e circolazione, ponendo le basi per lo sviluppo di giganti della distribuzione come Amazon e Walmart, le cui tecnologie e assemblaggi logistici sincronizzano e, in definitiva, coman-

dano forme eterogenee di produzione grazie al fatto di occupare posizioni monopolistiche all'interno del campo della circolazione. Oltre a ciò, le nuove frontiere dello sviluppo logistico, inestricabilmente legate ai processi di digitalizzazione, consentono e al contempo definiscono nuove forme di organizzazione del lavoro, sfuocando la distinzione tra vita e lavoro all'interno di uno scenario distopico di un regime produttivo 24/7 (Crary, 2013). Danno inoltre impulso sia allo sviluppo dell'*'high frequency trading'* sui mercati finanziari globali sia all'emergere di economie cosiddette *'Gig'* e *'sharing economies'*, guidate da *app*, e trasformano spazi urbani e *'stili di vita'*.

Si potrebbe e si dovrebbe dire molto di più rispetto a queste dimensioni logistiche assunte dal capitalismo contemporaneo, e sarebbe anche importante discutere le origini storiche della logistica, che risalgono alle trasformazioni belliche, all'espansione coloniale, e all'organizzazione dei sistemi di trasporto del lavoro coatto a partire dalla tratta atlantica degli schiavi. Queste origini hanno infatti importanti implicazioni per una comprensione critica del presente. Tuttavia, visto lo spazio qui a disposizione, ci allontaneremmo troppo dal focus di questo intervento, ovvero il nesso tra logistica e migrazioni. Ciò che intendo fare ora è quindi indicare tre ampie aree di ricerca all'interno delle quali tale nesso può essere indagato in maniera proficua, delineando in tal modo una sorta di agenda di ricerca emergente, per tornare al titolo di questo contributo. Prima di intraprendere questo compito, vorrei però aggiungere un paio di cose su una questione più generale, ossia sull'intrigante sfida del forgiare ciò che definisco come uno sguardo logistico sulle migrazioni, uno *'sguardo'* che non immagino come esclusivo e neppure come privilegiato: penso piuttosto che possa combinarsi produttivamente con altri sguardi per illuminare alcune delle caratteristiche cruciali delle migrazioni contemporanee.

Un aspetto costitutivo di questo sguardo logistico è che si concentra sull'articolazione delle migrazioni con altre forme di mobilità, così come – lo si è già sottolineato – sui conseguenti conflitti, tensioni e gap che ivi si producono. Questo sguardo è inoltre caratterizzato dal fatto di prendere in considerazione il processo complessivo della migrazione (facendo eco a ciò cui si accennava in precedenza rispetto alla logistica e al 'processo complessivo del business').

4. Non voglio in alcun modo sostenere che questo sia qualcosa di assolutamente nuovo negli studi sulle migrazioni. Ma il 'valore aggiunto' di uno sguardo logistico risiede nel suo rendere possibile una comprensione integrata della materialità dell'eterogeneo scheletro infrastrutturale delle migrazioni dal punto di vista di processi più ampi che stanno radicalmente riplasmando il capitalismo contemporaneo – ossia il mondo nel quale viviamo. Si pensi solo, per riportare un unico esempio di grande importanza, alle infrastrutture finanziarie che attraversano 'l'intero processo delle migrazioni' e che si rivelano particolarmente importanti a proposito dell'invio delle rimesse. Queste infrastrutture possono essere produttivamente analizzate entro la prospettiva dell'"industria delle migrazioni". Tuttavia mentre quest'ultima, per dirlo in estrema sintesi, si concentrerebbe soprattutto sulla penetrazione finanziaria e sull'estrazione di valore dalle migrazioni, uno sguardo logistico consente al contempo di fare emergere le molteplici forme attraverso cui le pratiche, i bisogni, e anche le rivendicazioni dei migranti informano e condizionano lo sviluppo della finanza, ponendo inoltre nuove sfide e conducendo di frequente verso l'invenzione di nuovi prodotti e tecnologie che in tal maniera spingono l'espansione delle frontiere della finanza.

5. Torniamo ora alle tre macro-aree di ricerca annunciate in precedenza, per dare un'idea più chiara del tipo di agenda che ho in mente rispetto allo studio del nesso tra logistica e migrazioni. Vi è in primo luogo la necessità di rimarcare che i migranti creano da se stessi la propria logistica e le proprie infrastrutture. Ancora una volta, nulla di nuovo, e questo discorso può essere esteso alle forme di organizzazione delle infrastrutture comunicative, sociali e commerciali che incrociano e rendono possibile la riproduzione delle comunità migranti alle più disparate latitudini geografiche. Basti in proposito menzionare il lavoro coordinato negli ultimi anni da Dana Diminescu (2012) sulle 'diaspore digitali', laddove esso si focalizza sui modi in cui le nuove tecnologie comunicative hanno trasformato le infrastrutture summenzionate, espandendo, alterando e complicando ulteriormente le mappe e i territori del 'transnazionalismo' migrante. Ma soprattutto non è un segreto che negli ultimi anni vi sia stata una svolta qualitativa nello sviluppo dell'auto-organizzazione logistica dei migranti rispetto alla capacità di attraversare i confini: questa svolta si è ad esempio manifestata in modo evidente in Europa nel 2015, in quella che è stata chiamata 'la lunga estate delle migrazioni' (Kasperek e Speer, 2015). Un numero crescente di ricerche si sta concentrando in modo particolare sull'uso di smartphone, social media e altre tecnologie digitali da parte di migranti e rifugiati nel corso dei loro tragitti. Mohammad Khalefeh, un ragazzo siriano diciassettenne, ha parlato a nome di tanti altri quando ha dichiarato, in un'intervista in cui raccontava del suo viaggio che l'ha condotto ad attraversare dieci paesi a piedi, con la barca, con bus, macchina e treno fino alla Germania: «senza Facebook e Google Maps non penso che sarei mai riuscito ad arrivare in Germania». Mohammad tiene inoltre a ricordare che ciò era stato possibile solo grazie al suo essere inserito in una densa rete relazionale, fatta di continui

scambi di informazioni e saperi con una miriade di parenti e amici². La formazione di tali infrastrutture logistiche auto-organizzate, che un gruppo di studiosi critici delle migrazioni ha proposto di definire come ‘*mobile commons*’ (cfr. Trimikliniotis, Parsanoglou e Tsianos, 2016), spesso implica la negoziazione con un ampio spettro di attori legali e illegali. Questo fattore non può e non deve essere romanticizzato. Tuttavia, esso rappresenta un’istantanea estremamente concreta dell’autonomia delle migrazioni e indubbiamente richiede un approfondimento di ricerca.

In parallelo allo sviluppo di queste pratiche migranti di auto-organizzazione logistica, anche i regimi dei confini si stanno sempre più ‘logisticando’. Questo è il secondo terreno di ricerca che vorrei indicare, e che penso sia importante sottolineare rispetto al nesso tra logistica e migrazioni. Mi sia consentito di ricordare che la ‘logisticazione’ dei regimi dei confini è una tendenza che io e Brett Neilson avevamo in qualche modo già anticipato nell’analisi elaborata in *Border as Method* (2013). Questo trend si estende ben oltre il tema, ampiamente indagato, della ‘digitalizzazione’ dei controlli di confine, e implica inoltre un’altra serie di trasformazioni nelle tecniche e razionalità governamentali. Gli attuali dibattiti e sviluppi attorno alla crisi del regime europeo dei confini rappresentano un buon esempio in proposito. Si pensi soltanto a parole chiave come *hotspot*, corridoi, piattaforme, che figurano oggi in primo piano in quei dibattiti. Studiosi come Charles Heller e Lorenzo Pezzani (2016), Bernd Kasperek (2016), e Martina Tazzioli (in corso di pubblicazione) hanno iniziato a indagare ciò che la Commissione Europea definisce ‘l’approccio *hotspot*’, descrivendolo come un tentativo di riorganizzare logisticamente il re-

2 <https://www.welt.de/regionales/hamburg/article152540522/Ohne-Face-book-waere-ich-nicht-angekommen.html> (pubblicato il 23 febbraio 2016).

gime dei confini e delle migrazioni europee, aprendo nuovi canali e nuove forme di mobilità e allo stesso tempo articolandoli con la persistenza di strumenti e pratiche di inclusione differenziale ed esclusione, gerarchizzazione e blocco. Inutile dire che questa articolazione è ben lungi dall'essere qualcosa di liscio. Non pare essere particolarmente efficace né avere un grande successo al momento, e soprattutto ogni sua sperimentazione non sta contribuendo in nessun modo a render più sicuro per migranti e rifugiati l'attraversamento dei confini, come purtroppo ci ricordano tutti i giorni, in maniera tragica, vergognosa e inaccettabile, le notizie che provengono dal Mediterraneo. Tuttavia la 'logistificazione' del regime di controllo dei confini è in corso, e uno degli angoli prospettici dai quali essa dovrebbe essere indagata è offerto da ciò che Giorgio Grappi (2016), in un recente e importante libro, ha chiamato 'il paradosso geo-economico' della logistica, ovvero dalle costitutive tensioni (e, ancora una volta, dalle necessarie articolazioni) tra il suo 'spazio liscio' e lo spazio internazionale organizzato attorno alle istituzioni del confine geopolitico lineare.

La tendenza verso ciò che ho preliminarmente chiamato una 'logistificazione' del regime dei confini deve essere compresa in relazione con la più ampia trasformazione del capitalismo più volte evocata in questo intervento, e più nello specifico con le mutazioni in atto all'interno delle forme del lavoro e della mobilità, così come rispetto al ruolo svolto dal lavoro migrante all'interno del quadro composto da queste trasformazioni. Questa è la terza area di indagine, rispetto alla quale vorrei brevemente soffermarmi ora nel tentativo di abbozzare un'agenda di ricerca sul nesso tra logistica e migrazioni. Prima di tutto, c'è la necessità di enfatizzare che il nuovo paradigma della mobilità, connesso ai più recenti sviluppi della logistica, sta trasformando in senso lato il lavoro (cfr. in generale Srnicek, 2016). Si pensi ad esempio

a ciò che il Financial Times, in un articolo del settembre 2016, ha descritto come «l'estate degli scioperi a gatto selvaggio» nella *Gig economy* londinese³ – scioperi che hanno coinvolto giganti del cosiddetto capitalismo delle piattaforme del calibro di Uber e Deliveroo – per comprendere fino a che punto gli sviluppi di cui sto parlando siano costantemente messi in tensione dalle lotte dei lavoratori e delle lavoratrici. In queste lotte, per citare nuovamente il Financial Times, «il management algoritmico incontra la ribellione algoritmica». Le modalità con le quali il nuovo paradigma di mobilità logistica induce mutazioni e conflitti nel campo del lavoro rappresenta di per sé un'importante questione da ricercare. E a ciò si aggiunga che molti dei rider, dei ciclisti e degli autisti che lavorano per piattaforme come Uber e Deliveroo in molte aree metropolitane sono migranti. La stessa cosa vale per il settore logistico, intendendolo nel senso più ampio della parola. In proposito, basti pensare ad esempio ai magazzini di Amazon, TNT, DHL, o UPS negli hub logistici della Pianura padana, dove spesso oltre il 90% della mano d'opera è composto di migranti – che d'altra parte sono stati in prima fila nella straordinaria ondata di lotte radicali sul lavoro degli ultimi anni (della quale hanno parlato Niccolò Cuppini, Mattia Frapporti e Maurilio Pirone in un articolo del 2015).

Ecco dunque alcuni degli elementi più significativi che collegano logistica e migrazioni. Ma oltre a ciò vi è la necessità di esplorare almeno un altro ben più ampio aspetto di questa connessione, del quale ho in precedenza accennato parlando del lavoro di Johann Lindquist e Xiang Biao sulla crescita dell'intermediazione del lavoro migrante da Cina e Indonesia. Tuttavia, come è stato possibile verificare an-

3 O' Connor, S. (2016) When your Boss is an Algorithm. *Financial Times*. 8 settembre.

che nel quadro di un progetto di ricerca sull'“integrazione” dei rifugiati nel mercato del lavoro berlinese che ho portato avanti con Moritz Altenried, Manuela Bojadžijev, Leif Hoeffler e Mira Wallis (2018), il ruolo svolto da un'ampia gamma di agenzie e broker nel facilitare l'“incontro” tra lavoro migrante e capitale ha un rilievo che va ben oltre gli esempi indagati da Xiang e Lindquist. Giusto limitandosi a un paio di casi, basti pensare al ruolo svolto dalle agenzie di lavoro temporaneo nella gestione dei lavoratori *‘posted’* in Europa, alla panoplia di broker legali e illegali, o ai *‘caporali’* che facilitano il reclutamento e lo sfruttamento dei lavoratori migranti stagionali nell'agricoltura, o ancora alla catena di subappalti nel settore edile. È piuttosto semplice osservare come sussista una cruciale connessione tra questa crescita dell'intermediazione del lavoro migrante e i più ampi processi di flessibilizzazione che hanno trasformato i mercati del lavoro e le economie in seguito alla crisi del fordismo e con l'emersione del *‘neoliberalismo’*. In queste condizioni la domanda di lavoro migrante è ben lontana dal diminuire, ma al contempo assume caratteri progressivamente sempre più elusivi. Le coordinate spaziali e temporali delle migrazioni sono sottoposte a una costrizione crescente, a partire da un insieme di sviluppi che pongono la migrazione *‘just-in-time’* e *‘to-the-point’* quale obiettivo ideale per le politiche di *‘management delle migrazioni’*. L'introduzione e il perfezionamento di *‘sistemi a punti’* in molti Paesi e regioni del mondo è parte integrante di questi sviluppi. Qual è qui il legame con la logistica? Beh, basti considerare una basilare definizione di logistica, come ad esempio quella proposta da Reinhardt Jünemann, un pioniere degli studi tedeschi sul tema. Egli scrive: «il compito della logistica consiste nel provvedere all'ammontare necessario degli oggetti necessari nel posto giusto, al momento esatto e al costo ottimale» (1989: 18) – e, si potrebbe aggiungere, per il consumato-

re giusto. Non è forse questa una definizione puntuale per molti degli attuali modelli di reclutamento per i lavoratori migranti temporanei in molte parti del mondo? La differenza principale, se non unica, è che in questo caso non stiamo parlando di 'oggetti', ma piuttosto di soggetti. E, inutile dirlo, questa è una differenza che conta.

6. Se, come io penso, è possibile e produttivo parlare di una 'razionalità logistica' soggiacente a molti schemi migratori così come alle operazioni di molti regimi di confine, vi è tuttavia la necessità di ricordare ancora una volta gli attriti, i gap e i conflitti che le pratiche quotidiane e le lotte dei migranti inscrivono all'interno dello spazio che si vorrebbe 'liscio' della logistica. Oltre a essere importanti di per sé, le infrastrutture logistiche auto-organizzate dei migranti ci ricordano esattamente il rilievo di queste svariate pratiche e lotte. E, come detto in precedenza, c'è molto da apprendere in questo per uno studio più generale sulla logistica. Ma sono anche convinto che quello che chiamo 'sguardo logistico' consenta di enfatizzare in modo realistico la persistenza dei momenti di autonomia che attraversano il tessuto del 'processo complessivo della migrazione', mentre allo stesso tempo esso getta luce sul loro profondo intreccio con il lavoro dei regimi contemporanei di accumulazione e valorizzazione capitalista. L'agenda di ricerca che ho provato a delineare in questo intervento può essere intesa sia come il primo risultato di questo sguardo logistico sia come un programma per suoi ulteriori esercizi. Pur senza proporre di assumere il punto di vista della logistica, lo ripeto ancora per concludere, come assolutamente nuovo o esclusivo, e nemmeno come angolo privilegiato per indagare le migrazioni, sono altresì convinto che il perseguimento di questa agenda potrebbe apportare dei contributi di rilievo per una migliore comprensione delle sfide politiche e dei conflitti decisivi che

si stanno attualmente giocando all'interno del campo delle migrazioni.

Bibliografia

- Altenried, M., Bojadžijev, M., Hoefler, L., Mezzadra, S. e Wallis, M. (2018) Logistical borderscapes: Politics and mediation of mobile labor in Germany after the 'summer of migration'. *South Atlantic Quarterly* 117 (2), 291-312.
- Bojadžijev, M. e Mezzadra, S. (2015) 'Refugee crisis' or crisis of European migration policies? *Focaalblog*, November, <http://www.focaalblog.com/2015/11/12/manuela-bojadzijeve-and-sandro-mezzadra-refugee-crisis-or-crisis-of-european-migration-policies/>
- Burrell, K. (2017) The recalcitrance of distance: Exploring the infrastructures of sending in migrant lives. *Mobilities* 12 (6), 813-826.
- Cowen, D. (2014) *The deadly life of logistics: Mapping violence in the global trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Crary, J. (2013) *24/7: Late capitalism and the ends of sleep*. London: Verso.
- Cresswell, T. (2006) *On the move: Mobility in the modern Western world*. London – New York: Routledge.
- Cuppini, N., Frapporti, M. e Pirone, M. (2015) Logistics struggles in the Po Valley region: Territorial transformations and processes of antagonistic subjectivation. *South Atlantic Quarterly* 114 (1), 119-134.
- Cuppini, N., Frapporti, M. e Ricciardi, L. (2018) Con gli occhi della logistica. *Zapruder*, 46, 2-7.
- Diminescu, D. (2012) Digital methods for the exploration, analysis, and mapping of e-diasporas. *Social Science Information* 51 (4), 451-458.

- Grappi, G. (2016) *Logistica*. Roma: Ediesse.
- Heller, C. e Pezzani, L. (2016) Ebbing and flowing: The EU's shifting practices of (non-)assistance and bordering in a time of crisis. *Near Futures Online*, 1 'Europe at a Crossroads', <http://nearfuturesonline.org/ebbing-and-flowing-the-eus-shifting-practices-of-non-assistance-and-bordering-in-a-time-of-crisis/>
- Hernández-León, R. (2013) 'Conceptualizing the migration industry', in Nyberg Sørensen, T. e Gammeltoft-Hansen, N. (a cura di), *The migration industry and the commercialization of international migration*. London – New York: Routledge.
- Hui, A. (2016) The boundaries of interdisciplinary fields: Temporalities shaping the past and future of dialogue between migration and mobilities research. *Mobilities*, 11 (1), 66-82.
- Jünemann, R. (1989) *Materialfluß und Logistik. Systemtechnische Grundlagen mit Praxisbeispielen*. Berlin: Springer.
- Kasperek, B. (2016) Routes, corridors, and spaces of exception: Governing migration and Europe. *Near Futures Online*, 1 'Europe at a Crossroads', <http://nearfuturesonline.org/routes-corridors-and-spaces-of-exception-governing-migration-and-europe/>
- Kasperek, B. e Speer, M. (2015) Of hope: Ungarn und der lange Sommer der Migration. <http://bordermonitoring.eu/ungarn/2015/09/of-hope/>
- Lindquist, J. e Xiang, B. (2014) Migration infrastructure. *International Migration Review*, 48 (S1), 122-148.
- Mezzadra, S. (2010) 'The gaze of autonomy: Capitalism, migration and Social struggles', in Squire, V. (a cura di), *The contested politics of mobility: Borderzones and irregularity*. London: Routledge.
- Mezzadra, S. e Neilson, B. (2013) *Border as method, or, the multiplication of labor*. Durham, NC – London: Duke

- University Press.
- (2019) *The Politics of operations: Excavating contemporary capitalism*. Durham, NC – London: Duke University Press.
- Srnicek, N. (2016) *Platform capitalism*. London: Polity.
- Nyberg Sørensen, T. e Gammeltoft-Hansen, N. (a cura di) (2013) *The migration industry and the commercialization of international migration*. London – New York: Routledge.
- Tazzioli, M. (in corso di pubblicazione) *The making of migration: The biopolitics of mobility at Europe's borders*. London: Sage.
- Trimikliniotis, N., Parsanoglou, D. e Tsianos, V. (2016) Mobile commons and/in precarious spaces: Mapping migrant struggles and social resistance. *Critical Sociology* 42(7–8), 1035–1049.
- Urry, J. (2000) *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. London – New York: Routledge.
- Walters, W. (2015) Migration, vehicles, and politics: Three theses on viapolitics. *European Journal of Social Theory*, 18 (4), 469–488.

Supply chain affettive tra agro-industria e migrazioni, contenimento e rifugio¹

*Irene Peano**

27 gennaio 2018. Poco prima che mi accingessi alla stesura di questo contributo, alle prime ore dell'alba è giunta la notizia della morte di una giovane donna nigeriana nella tendopoli, divenuta ormai da anni una baraccopoli, sita nella Seconda Zona Industriale di San Ferdinando (Reggio Calabria). La ragazza è stata trovata carbonizzata in un incendio tra i tanti di una tragica serie, che piagano da sempre questo insediamento – come tutti quelli che possono a buon titolo definirsi (ancorché parzialmente, come vedremo) i campi di lavoro dei distretti agro-industriali italiani. Altre due donne, anche loro nigeriane, e diversi uomini sono rimasti ustionati. Le autorità si sono affrettate ad escludere l'origine dolosa dell'incendio, mentre alcuni degli abitanti della baraccopoli sono convinti che si sia trattato di un gesto di vendetta legato ad una lite. Sono diversi i precedenti di aggressione, a volte anche fatale, subita dalle donne che popolano questi spazi.

Stando alle dichiarazioni dei superstiti, i vigili del fuoco, prontamente allertati, sono arrivati sul posto con un ritardo di tre ore, nonostante la presenza ormai costante delle forze di polizia in loco. La prefettura, che da mesi tentava invano di convincere le centinaia di migranti dell'insedia-

* Istituto di Scienze Sociali, Università di Lisbona; irene.peano@ics.ul.pt

1 Il presente contributo è frutto di una ricerca sostenuta, nel tempo, da diversi finanziamenti, e in particolare da marzo 2017 all'interno del progetto 'The Colour of Labour: The Racialized Lives of Migrants (COLOUR)', programma di ricerca e innovazione dell'Unione Europea, Horizon 2020, Advanced Grant n° 695573 - PI Cristiana Bastos.

mento, perlopiù africani, ad allontanarsi verso mete non meglio specificate, ha disposto tramite la Protezione Civile la costruzione di una nuova tendopoli 'di emergenza'. È la quarta nel giro di sei anni, nei quali si sono succedute diverse operazioni di sgombero, trasferimento e 'bonifica', oltre appunto a diversi roghi (nonché aggressioni, morti ed uccisioni perpetrate anche dalle forze dell'ordine). In tal modo si è andata articolando una progressiva stratificazione e diversificazione degli spazi adibiti ad alloggio per i migranti: una tendopoli ad alta sicurezza, dotata di sistemi di riconoscimento biometrici; un capannone industriale anch'esso controllato da forze di polizia e impianti tecnologici e, come la prima, riservata a chi è in possesso di documenti e contratti di lavoro; la tendopoli-baraccopoli andata in fiamme; e almeno un altro capannone occupato spontaneamente, che verrà sgomberato nell'estate del 2018. Altri due roghi, di cui uno fatale per un altro giovane, divamperanno nella baraccopoli l'inverno seguente, fino allo sgombero definitivo del marzo 2019, con imponente dispiegamento di uomini, mezzi, e organi di informazione. Attualmente, rimane in piedi la sola tendopoli ad alta sicurezza ('sicurezza' che non ha impedito ad un ennesimo incendio di divampare, uccidendo un altro residente).

Nel pomeriggio immediatamente successivo alla morte della giovane donna, inizia a circolare sui social network la fotocopia della carta d'identità della vittima. Il documento porta il nome di Becky Moses, cittadina nigeriana di 26 anni, residente a Riace. Era tornata a San Ferdinando da poche settimane, dopo essere stata espulsa dal Centro d'Accoglienza Straordinaria (CAS) in cui viveva da un paio d'anni in attesa del responso alla sua richiesta di protezione internazionale. Il parere della commissione territoriale per l'asilo incaricata di vagliare la domanda era giunto lo scorso dicembre, ed era negativo - come accade nella maggioranza

dei casi. Per i telegiornali ed alcuni giornali, invece, la vittima si chiamava Amine ed aveva 30 anni. E chissà quanti altri nomi, età, storie si potrebbero raccogliere sul suo conto,² come su quello delle centinaia di donne che popolano questi spazi, in maniera perlopiù transitoria, generalmente trascurate da sguardi 'esterni' che all'occorrenza restituiscono però ritratti sensazionalistici, vittimizzanti e profondamente intrisi di pregiudizio.

Il presente contributo vuole individuare alcuni strumenti attraverso cui decifrare questa presenza (che spesso, come in questo caso, si tramuta in scomparsa), evanescente a livello analitico quanto sul piano della narrazione *mainstream*. Le riflessioni qui proposte sono il frutto di un lavoro di ricerca sul campo iniziato nel 2005, inizialmente focalizzato sulle dinamiche di soggettivazione che configurano il fenomeno della prostituzione migrante a debito tra la Nigeria e l'Italia.³ Successivamente, il raggio della mia indagine si è ampliato alle relazioni tra questi processi e quelli che caratterizzano il lavoro migrante in agricoltura (Peano, 2017). La ricerca mi ha portata a svolgere lunghi periodi di osservazione partecipante a Benin City e a Torino, luoghi rispettivamente di origine e destinazione di molte delle donne nigeriane impiegate nella prostituzione di strada in Italia, e poi nei distretti agro-industriali italiani (con particolare attenzione a quelli del Tavoliere e della Piana di Gioia Tauro) come anche nei paesi di origine di una porzione consistente

2 Si veda a tal proposito anche il documentario di Carin Goeijers, *But now is perfect* (2018), che ritrae la giovane donna durante la sua permanenza a Riace, nonché il momento delle sue esequie nel comune reggino.

3 Rispetto alla questione delle migrazioni delle donne nigeriane, in relazione a processi di soggettivazione caratterizzati da un'intrinseca opacità e in opposizione a discorsi di vittimizzazione/criminalizzazione fondati su concezioni monolitiche della 'tratta', rimando ai miei precedenti lavori (e.g. Peano 2011, 2013a,b,c).

dei lavoratori e delle lavoratrici impiegati in tali contesti, soprattutto la Romania.⁴

La logistica e le sue politiche possono rappresentare una lente utile ai fini di questa indagine, seppure attraverso ciò che troppo spesso lasciano nell'ombra. Anzi, in ragione della scarsa attenzione di cui gode la differenza di genere in quello che è ormai un consolidato apparato di analisi, esplorare questa dimensione significa testare i limiti ed espandere gli strumenti del paradigma logistico.

Agro-industria, razzializzazione e ghettizzazione della riproduzione sociale

L'immediata geografia in cui sono iscritti gli insediamenti dei quali il complesso sopra citato è uno degli esemplari più emblematici, e la loro composizione, possono essere letti come effetti di zonizzazione. A sua volta, questa rappresenta una delle modalità cardine della gestione logistica del territorio (Grappi, 2016). Nel contesto in esame, tali assetti spaziali devono attribuirsi, almeno in parte, alla ristrutturazione del comparto agro-alimentare all'interno di catene globali controllate dalla grande distribuzione. Questi processi, sostenuti da operazioni logistiche, hanno avuto effetti di razzializzazione, e più in generale di separazione, tra chi è impiegato in diversi nodi delle catene globali del valore (Bonacich e Wilson, 2008). L'utilizzo sempre più massiccio di manodopera bracciantile migrante è parte integrante di questo processo di ristrutturazione. Nei distretti agro-industriali italiani è caratteristica fondamentale degli insedia-

4 Specialmente la seconda parte, la più recente, delle mie ricerche, iniziata nel 2012, è stata condotta a partire da una prospettiva militante, affiancando e quanto più possibile sostenendo le rivendicazioni di chi abita gli spazi che qui descrivo. Desidero pertanto ringraziare e riconoscere quante e quanti mi hanno accompagnata in questo lavoro.

menti che servono da bacino di manodopera, come dei periodici interventi istituzionali su di essi, quella di rispondere a logiche di segregazione (ma anche di solidarietà) su base razzializzata, ed a volte nazionale, 'etnica' o linguistica.

Si tratta di luoghi di contenimento (in alcuni casi fatti di veri e propri *container*, a indicare quanto la razionalità logistica vi sia materialmente penetrata) che non a caso chi li abita spesso chiama 'ghetti' o 'campi', a seconda delle loro architetture, storie e modalità di gestione. Allo stesso tempo, essi sono però in relazione reciproca – non soltanto nel senso che presentano caratteristiche strutturali comuni, ma anche perché i loro abitanti in molti casi transitano da uno all'altro a seconda della richiesta di manodopera stagionale o di altre opportunità di guadagno. Nonostante possano sussistere differenze importanti tra forme di contenimento (ghetti o campi, baraccopoli o tendopoli), spesso – come nel caso della tendopoli-baraccopoli in cui ha trovato la morte Becky – queste assumono forme ibride.

Ma la trasformazione a trazione logistica del settore agro-industriale non si è limitata a forme di estensione ed esternalizzazione, e più in generale di riarticolazione, di aspetti essenziali della produzione e della circolazione delle merci. La riproduzione e il reclutamento di quella particolare merce che è la forza lavoro, elemento cruciale ai fini della presente riflessione, ne è stata ugualmente investita. Ciò che preme maggiormente evidenziare, e che rimane di solito in ombra nelle analisi di queste dinamiche, è proprio il legame costitutivo che sussiste tra l'impiego di lavoro migrante, segregato nei distretti dell'agro-industria, e l'esternalizzazione della sua riproduzione. Ci riferiamo a tutte quelle pratiche e relazioni connesse non solo alla gestazione, al parto e alla cura dei figli, ma anche al lavoro di cura necessario ai lavoratori e alle lavoratrici adulti, incluse le sue dimensioni sessuali/affettive (componenti spesso censurate o in ogni caso

dimenticate) – così come alla solidarietà che permette la sopravvivenza di lavoratori e lavoratrici quando i salari e i servizi istituzionali sono insufficienti, nonché alla riproduzione dei ‘nuclei domestici’ e in senso più ampio delle comunità a cui afferiscono (Dunaway, 2014).

Parallelamente all'estensione delle *supply chain* dell'agro-industria su scala globale, dunque, si sono sviluppati processi analoghi e a questi connessi: ai cicli di sostituzione della manodopera da parte di lavoratrici e lavoratori migranti è corrisposta la riorganizzazione delle “infrastrutture dell'intimità” (Wilson, 2016) che permettono la riproduzione sociale nella sua accezione più ampia. In tutti i casi, facendo ricorso a manodopera migrante si esternalizzano in maniera definitiva i costi di riproduzione legati alle prime fasi di vita di futuri lavoratori e lavoratrici (Burawoy, 1976). Una volta raggiunta l'età lavorativa, ai diversi segmenti etno-razzalizzati della forza lavoro bracciantile migrante, che ne regolano il reclutamento e la disciplina, corrispondono forme specifiche di zonizzazione e organizzazione anche della sua riproduzione, sempre strutturata anche secondo distinzioni di genere.

Il nodo centrale per comprendere la presenza delle donne come Becky all'interno dei campi-*slum* sono, per l'appunto, le attività che sottendono alla riproduzione fisico-sociale dei lavoratori delle campagne provenienti da diversi paesi dell'Africa Occidentale.⁵ Tra di essi vige un sistema di divisione sessuale del lavoro piuttosto stringente, per il quale gli uomini assolvono al ruolo di manodopera bracciantile occasionale (oltre a dedicarsi ad altro genere di attività, legate al commercio informale o all'accattonaggio, ad esempio). Le donne, in maggioranza nigeriane, forniscono principal-

5 Per un'analisi comparativa dell'organizzazione della riproduzione per lavoratrici e lavoratori europei, si veda Peano (2017).

mente servizi di cura, nel caso delle più giovani soprattutto sessuali e perlopiù a pagamento, per questi lavoratori - a cui talvolta affiancano il lavoro salariato nelle campagne, o più frequentemente nelle fabbriche di trasformazione, il piccolo commercio o il lavoro domestico presso famiglie italiane. Per la maggior parte, i figli (come le mogli dei lavoratori maschi) rimangono nel paese d'origine, almeno fino all'età adulta, o vi sono rimandati dopo la nascita. In Nigeria, è spesso la madre di uno dei genitori (di solito della madre) a prendersene cura, quando possibile. In caso contrario, essi (sia i maschi che, più frequentemente, le femmine) sono inviati a servizio in famiglie benestanti. Spesso i nuclei domestici transnazionali delle donne nigeriane sono fortemente matrifocali, ed è frequente per le donne instaurare nel tempo diverse relazioni, non sempre formalizzate in matrimonio, che poi interrompono (anche per questioni legate alla violenza domestica, o più in generale alla precarietà).

Pertanto, gli effetti di zonizzazione derivanti dalla ristrutturazione logistica delle catene agro-industriali, che necessitano di manodopera flessibile e a basso costo, hanno un ruolo nel creare *'supply chain affettive'* attraverso processi di esternalizzazione dei costi di riproduzione. In questo processo, la razzializzazione si interseca alla divisione sessuale del lavoro. Al contempo, per comprendere appieno le dinamiche che regolano la presenza delle donne migranti all'interno delle enclavi agro-industriali occorre tener conto di altre dimensioni: il rapporto tra legalità ed illegalità, da un lato, e i processi migratori dall'altro. Si tratta evidentemente di due fenomeni interconnessi, che si relazionano in maniera complessa a quanto fin qui esposto, e che ancora una volta possono essere approcciati attraverso un punto di vista logistico.

Il/legalità e logistica delle migrazioni

L'applicazione selettiva e differenziale delle normative che disciplinano il lavoro e l'intermediazione di manodopera, l'immigrazione e altri ambiti (quali ad esempio il commercio e la ristorazione, la prostituzione e lo spaccio di stupefacenti, la ricettazione e il furto) sono evidenti a chiunque conosca anche sommariamente molti distretti agro-industriali italiani ed i relativi insediamenti di manodopera migrante. In particolare, sempre di più si va configurando un assetto spaziale governato da diversi livelli di il/legalità, che di fatto costituiscono altrettanti ordini normativi, come è caratteristico delle zone (Neilson, 2014). In questo scenario, le operazioni di sgombero e trasferimento possono interpretarsi non tanto come tentativi di 'riportare la legalità', quanto come quelle che Jill Casid (2017) definisce tattiche di deferimento spazio-temporale, che promettono una 'chiusura' sempre di là da venire. A sua volta, questo meccanismo permette di perpetrare *ad libitum* forme gerarchizzate di contenimento abitativo (e più in generale sociale) e di precarizzazione estrema, sulla base di una molteplicità di status giuridici che si articolano a dispositivi di razzializzazione e sessualizzazione.

Oltre alle tendopoli-baraccopoli della Zona Industriale di San Ferdinando, tra i tentativi di evacuare gli insediamenti dei lavoratori delle campagne trasferendoli in campi ad alta sicurezza, l'esempio forse più rappresentativo (e senz'altro tra i più mediatizzati) è quello del 'Gran Ghetto'. Nel marzo 2017 la baraccopoli, situata a una decina di chilometri dalla città di Foggia, fu oggetto di interventi di 'sgombero umanitario', durante i quali si sviluppò un rogo costato la vita a due persone. Parte degli abitanti vennero trasferiti in strutture gestite dalla Protezione Civile, dalla Croce Rossa e da cooperative sociali, con pesanti restrizioni circa l'accesso e la possibilità di prepararsi il cibo autonomamente. Nei

campi più formali e controllati, del resto, non è ufficialmente ammessa la presenza di donne né di qualsivoglia visitatore. Si cerca così di restringere la fetta delle attività riproduttive autonome che è possibile svolgere all'interno dei campi, e si configurano forme di contenimento che interessano aspetti sempre più numerosi della vita di chi li abita. A loro volta, le restrizioni all'interno dei campi determinano il proliferare di nuovi ghetti al loro esterno o margine.

Quindi, non solo gli sgomberi e le catastrofi non eliminano la presenza delle baraccopoli. Allo stesso tempo, essi permettono una progressiva moltiplicazione dei campi di lavoro e delle loro forme, lungo uno spettro che separa e classifica i loro abitanti: ad alcuni dei campi è possibile accedere soltanto con un contratto di lavoro (e quindi un permesso di soggiorno), e addirittura previa identificazione tramite rilievi biometrici. Pertanto, le donne impegnate in attività riproduttive informali ne sono automaticamente escluse, e per ricorrere ai loro servizi (e non solo) ci si deve recare nelle baraccopoli-ghetti, dove esse si concentrano sempre di più – anche in conseguenza delle azioni repressive contro la prostituzione operate nei centri abitati, come nel caso di quelle che periodicamente vengono messe in campo nel comune di Rosarno o in quello di Foggia. I ghetti, intanto, rimangono *zona franca*.

Pertanto, la moltiplicazione di regimi di il/legalizzazione configura in queste zone un complesso dispositivo di inclusione differenziale, attraverso l'applicazione variabile sia delle leggi sull'immigrazione che di quelle che regolano diverse forme di scambio (di servizi riproduttivi, di beni di consumo, di collocamento sul mercato del lavoro). In questo assetto, la dimensione di genere gioca un ruolo importante soprattutto relativamente alla regolazione del lavoro sessuale, attraverso la sua criminalizzazione selettiva e conseguente ghettizzazione.

Al contempo, gli insediamenti dei distretti agro-industriali presentano più di una caratteristica di continuità con l'arcipelago dei centri di accoglienza, come anche di detenzione (entrambi chiamati 'campi' da chi li vive) – inclusi quelli denominati, con un gergo che chiaramente rimanda alla razionalità logistica, *hot spot* e *hub*. I centri, d'altra parte, sono sempre più spesso tappe obbligate per chi poi transita attraverso i distretti agro-industriali, proprio come è stato per Becky. In alcuni casi, la funzione di campo di lavoro (e quindi di *hub* di reclutamento) e quella di centro di accoglienza o detenzione (e quindi *hub* di smistamento e regolazione del tempo della mobilità) si sovrappongono del tutto, nella stessa struttura. Le cronache così come i racconti di chi vive queste esperienze in prima persona spesso indicano come gli intermediari o gli stessi agricoltori reclutino la manodopera giornaliera direttamente nei centri d'accoglienza. Lo stesso accade per l'avviamento alla prostituzione delle donne nigeriane, che in molti casi inizia proprio nei centri.

D'altra parte, è evidente come anche il più informale dei ghetti giochi un ruolo all'interno del regime di controllo della mobilità, in quanto dispositivo sia di contenimento che di rifugio (cf. Agier, 2013). Benché svolgano la funzione di campi di lavoro in rapporto all'agro-industria, mantenendo lavoratori e lavoratrici segregati e ricattabili attraverso vari meccanismi di inclusione differenziale, questi insediamenti non possono essere ridotti a tale funzione. Essi rappresentano altresì alcuni dei nodi cruciali delle rotte migratorie che dall'Africa sub-sahariana portano (in maniera certamente non lineare) fino a Calais, o anche in Spagna. È significativo in tal senso che, nel raccontare le proprie traiettorie migratorie, i loro abitanti di origine africana si riferiscano ai luoghi in cui hanno fatto tappa, in Niger quanto in Libia, come ad altrettanti 'ghetti' – la stessa espressione che usano per identificare alcuni degli insediamenti in cui vivono, per

periodi più o meno lunghi, all'interno dei distretti agro-industriali italiani. D'altro canto, in Libia questi spazi sono localmente designati con un termine arabo traducibile come 'magazzini'⁶.

In altre parole, si tratta di *hub* logistici particolari, che funzionano in rapporto alla gestione, spesso brutale, della mobilità transnazionale tra Africa ed Europa. Se essa rifornisce il mercato del lavoro in diversi settori e secondo molteplici modalità, la domanda di manodopera non può essere considerata come motore unico di questi flussi (cf. Mezzadra, 2006). Queste enclavi sono anche il risultato di politiche di irregolarizzazione, a cui contribuiscono attivamente attraverso molteplici tecnologie e (dis)ordini normativi, che riproducono diverse forme di illegalità. Certamente i due processi – la regolazione del lavoro e quella dell'immigrazione – sono strettamente correlati, ancorché non identici.

Infine, da quando sussistono leggi che in maniera sempre più netta irreggimentano i flussi migratori, gli spazi qui descritti assolvono spesso a funzione di rifugio per coloro i quali sono privi di riconoscimento giuridico in quanto cittadini di paesi non appartenenti all'Unione Europea, come era appunto il caso di Becky Moses. In generale, per le donne nigeriane la ricerca di rifugio è dettata non soltanto dalle necessità di proseguire lungo una rotta migratoria in assenza di documenti, e attraverso attività sottoposte a varie forme di restrizione e criminalizzazione, ma anche, in relazione a questo, ad una fuga da pesanti forme di indebitamento, intimidazione e violenza. In molti casi esse, specie se da poco arrivate in Italia, non possono trattenere per sé il denaro guadagnato, ma devono utilizzarne almeno una parte per ripagare il debito contratto con coloro che hanno facilita-

6 G. Tizian, Torture, stupri, pestaggi ed elettroshock: la vita di inferno dentro i 'mezra', lager per i migranti. *L'Espresso*, 29 maggio 2017.

to il loro passaggio in Europa, ed un'altra per contribuire al mantenimento dei parenti nel paese d'origine. Anche nei ghetti, comunque, quasi sempre queste lavoratrici devono versare una quota dei guadagni a chi gestisce i locali in cui lavorano, sia esso un fisso giornaliero o una percentuale – a meno di non riuscire con i risparmi a costruire una propria *connection house* dove vivere e lavorare.⁷ Ancora una volta, la dimensione di genere determina traiettorie specifiche di controllo e sfruttamento, spesso ancora più brutali di quelle subite dai migranti africani maschi.

Attraverso la presenza iper-precaria di donne come Becky, i ghetti dei distretti agro-industriali italiani svolgono una funzione di riproduzione sociale, all'intersezione tra la logistica migratoria e quella agro-industriale. In queste pagine abbiamo mostrato come tali razionalità logistiche operino attraverso dispositivi complessi di razzializzazione, sessualizzazione e criminalizzazione. Ma non soltanto le esigenze della logistica migratoria non coincidono mai del tutto con quelle della logistica agro-industriale. Le forze che danno vita alle enclavi sono molteplici ed esistono in un continuo campo di tensione: i divieti e le barriere vengono puntualmente elusi, i buchi nelle reti e la circolazione di documenti sono all'ordine del giorno, agli sgomberi sono sempre succedute anche fasi di ricostruzione informale. Alla funzione logistica di contenimento, i ghetti affiancano quella di rifugio.

Se da una parte è possibile individuare l'avanzata di una forma di controllo logistico nella gestione delle enclavi agro-industriali e della loro forza-lavoro, così come delle migrazioni, è altrettanto vero che il ghetto, grazie alle donne ed agli uomini che lo abitano, contiene in sé un anticorpo a tale tendenza. Secondo Harney e Moten (2013), la logistica

7 Sempre per ragioni di spazio, rimando ai miei precedenti lavori sul tema (si veda n. 3 e 5, *supra*).

è un tentativo di espellere la dimensione umana, e quindi anche quegli aspetti delle relazioni di cura non riducibili a processi meramente estrattivi. Ma nella funzione di rifugio delle enclavi è individuabile anche ciò che gli stessi autori hanno definito 'logisticality', un assemblarsi di sentimenti di spossessamento in comune. Tale assemblaggio non è stato in grado di proteggere Becky, e molti altri, dalla morte, ma esso senz'altro riduce i danni di un sistema estrattivo brutale attraverso una miriade di pratiche quotidiane di resistenza, solidarietà e sottrazione.

Bibliografia

- Agier, M. (2013) *Campement urbain: Du refuge naît le ghetto*. Parigi: Payot.
- Bonacich, E. e Wilson, J. (2008) *Getting the Goods: Ports, Labour, and the Logistics Revolution*. New York: Cornell.
- Burawoy, M. (1976) The functions and reproduction of migrant labour: Comparative material from Southern Africa and the United States. *American Journal of Sociology* 81(5), 1050-1087.
- Casid, J. (2017) "A State of Foreclosure: The Guantánamo Prison", In Vieira, P. e Marder, M. (a cura di) *The Philosophical Salon: Twenty-First Century Speculations, Reflections, Interventions*. Londra: Open Humanities Press.
- Dunaway W. (2014) "Introduction", In Dunaway, W. (a cura di) *Gendered commodity chains: Seeing women's work and households in global production*. Stanford: Stanford University Press.
- Grappi, G. (2016) *Logistica*. Roma: Ediesse.
- Harney, S. e Moten, F. (2013) *The Undercommons: Fugitive Planning & Black Study*. New York: Minor Compositions.

- Mezzadra, S. (2006) *Diritto di fuga: Migrazioni, cittadinanza, globalizzazione*. Verona: Ombre Corte.
- Neilson, B. (2014) Zones: Beyond the Logic of Exception? *Concentric: Literary and Cultural Studies* 40(2), 11-28.
- Peano, I. (2011) *Ambiguous bonds: A contextual study of Nigerian sex labour in Italy*. Dottorato di ricerca, Dipartimento di Antropologia Sociale, Università di Cambridge, UK.
- (2013a) Opaque loves: Governance and escape in the intimate sphere of Nigerian sex workers. *Etnografia e Ricerca Qualitativa* 3, 359-384.
 - (2013b) Escaping the exception: Migrant sex workers between subjectification and excess. *Greek Review of Social Research* 140-141 B-C: 119-132, Special Issue 'Migration, gender, and precarious subjectivities in the era of crisis' (a cura di A. Athanasiou and Y. Tsimouris).
 - (2013c) "Bondage and help: Genealogies and hopes in trafficking from Nigeria to Italy", in Quirk, J. e Wigneswaran, D. (a cura di) *Slavery, Migration and Contemporary Bondage in Africa*. Trenton, NJ: Africa World Press, pp. 225-251.
 - (2017) Global care-commodity chains: Labour re/production and agribusiness in the district of Foggia, southeastern Italy. *Sociologia del Lavoro*, Special Issue: "Spazio e Tempo nei processi produttivi e riproduttivi", 146, 24-39.
- Wilson, A. (2016) The infrastructure of intimacy. *Signs: Journal of Women in Culture and Society* 41(2), 1-34.

Il mondo in un click. Piattaforme digitali, nuova logistica metropolitana e fine del lavoro

*Maurilio Pirone**

Macchine mitologiche

Sotto l'ombrello del termine 'piattaforma' si indica, generalmente, uno spazio digitale di aggregazione tra domanda e offerta basato sulla condivisione di beni o servizi e la circolarità dello scambio (Evans e Schmalensee, 2016). Si tratta, in realtà, di un modello di business che sta trasformando radicalmente il mercato del lavoro, l'organizzazione del processo produttivo e le forme del consumo (Casilli e Posada, 2019). Tuttavia non siamo davanti a una rivoluzione che parte da un punto zero – così come viene presentata da alcune narrazioni *embedded*, p. es. Parker, Van Alstyne e Choudary (2016) –, quanto piuttosto a un punto di condensazione di una serie di trasformazioni che si sono accumulate nel tempo seguendo diverse traiettorie genealogiche (Pirone, 2018a).

Le piattaforme, infatti, sembrano porsi come l'anello di congiunzione fra un'organizzazione reticolare del lavoro (ripartito in una pluralità di spazi e tempi tra loro coordinati piuttosto che accentrato) e le tecnologie digitali dell'informazione e della comunicazione. Nel primo caso, si tratta di un modello organizzativo frutto di due 'rivoluzioni', quella logistica (Allen, 1997) e quella della vendita al dettaglio (*retail*) che hanno riplasmato tanto la produzione (scomponen-

* Università di Bologna; maurilio.pirone2@unibo.it

dola in fasi spazialmente differenti) quanto il consumo, moltiplicando allo stesso tempo le forme del lavoro (Mezzadra e Neilson, 2013). Nel secondo caso, invece, l'applicazione di algoritmi e l'utilizzo di dispositivi digitali sembrano consentire sia una pervasività assoluta del controllo del processo produttivo (Lee et al., 2015; Ivanova, Bronowicka, Kocher e Degner, 2018), sia un ammortamento dei costi fissi.

Va altresì notata la stretta relazione che intercorre fra molte delle aziende descritte come piattaforme e la dimensione urbana (Artioli, 2018). Questo radicamento metropolitano delle piattaforme può essere ascritto, a sua volta, a due fattori diversi. Da una parte la città è sempre più valorizzata in quanto spazio ri-produttivo in cui sono centrali quelle attività legate alla circolazione, al consumo, alla cura. Dall'altra, sembra emergere una nuova figura di soggetto produttivo, quella del cosiddetto imprenditore urbano (Cohen & Muñoz, 2016) – ibridazione metropolitana delle soggettività neoliberali dell'imprenditore di se stesso e dell'individuo proprietario – che mette a valore alcuni beni legati alla sua condizione di abitante della città (la casa, il mezzo di trasporto, etc...), il tempo libero e le proprie *soft skills*¹.

1 La letteratura critica si è soffermata ancora poco sull'importanza delle *soft skills* per i lavoratori di piattaforma nel contesto urbano. Le definizioni di neo-taylorismo (Crowley, Tope, Chamberlain, Hodson, 2010), taylorismo digitale o neo-fordismo digitale (Cattero e D'Onofrio, 2018) sembrano inadeguate, infatti, a dar conto delle capacità relazionali e comunicative richieste a questa tipologia di lavoratori che sovente devono gestire a propria discrezione alcune fasi del processo produttivo (i rapporti con il cliente e i fornitori) così come devono provvedere da sé alla messa a lavoro sulle piattaforme (accettando o rifiutando degli ordini, scegliendo di lavorare in alcune ore piuttosto che in altre, assecondando le richieste delle piattaforme per una migliore valutazione). 'Il connubio tra rigida prescrizione dei compiti, controllo e digitalizzazione' (Cattero & D'Onofrio, 2018, p. 10) – tipico, ad esempio, dei lavoratori della fabbrica terziaria digitalizzata di Amazon – non esaurisce dunque le capacità e i compiti ascritti ai lavoratori digitali nel contesto urbano, i quali devono muoversi all'interno degli spazi mobili della

In questo saggio vorrei approfondire alcuni aspetti di queste trasformazioni in corso. La proposta metodologica che vorrei avanzare consiste nel definire un triangolo semiotico tra alcuni elementi attorno ai quali ruotano maggiormente i processi che ho appena accennato: la città, le piattaforme e il lavoro. Il mio obiettivo è quello di specificare alcuni dei modi in cui questi tre fattori interagiscono all'interno di contesti particolari. Detto altrimenti, in che modo la città influisce sullo sviluppo delle piattaforme e come queste, a loro volta, condizionano lo sviluppo della città? Come si declina il lavoro di piattaforma negli spazi urbani?

Un'ultima premessa: le trasformazioni in corso che riguardano il cosiddetto capitalismo delle piattaforme non sembrano limitarsi a un campo specifico, piuttosto condensano e accelerano dei cambiamenti più generali che investono il modo di concepire il potere, l'economia, le soggettività. In particolare, le piattaforme agiscono come macchine mitologiche (Pirone, 2018a) che tessono una nuova narrazione sulla società basata sulla fine del lavoro (come subordinato, a tempo indeterminato, contrattualizzato) e sulla fine del capitalismo (Srnicek & Williams, 2015). In altre parole, le tecnologie digitali permetterebbero un superamento dei rapporti di potere di stampo capitalistico (possessori di denaro vs. possessori di forza-lavoro) e quindi dei conflitti fra capitale e lavoro a favore di una società della condivisione. Cercherò invece di mostrare come proprio le innovazioni tecniche degli ultimi anni siano al centro di nuovi processi di valorizzazione e di produzione di soggettività che tuttavia non escludono l'emergere di forme di conflittualità e resistenza.

città – diversi da quelli rigidi della fabbrica – mettendo in campo anche un certo grado di autonomia decisionale.

Le nuove frontiere della valorizzazione

Partiamo da una constatazione metodologica: non è semplice perimetrare² alcune categorie come quelle di *platform capitalism* o di *sharing economy* e credo che questa fluttuazione semantica sia dovuta, almeno in parte, all'alto grado di specificità che ogni piattaforma digitale esprime. In altre parole, l'architettura produttiva, relazionale, gestionale prodotta dagli algoritmi e dai software su cui si basa il lavoro digitale è, di volta in volta, determinante per le modalità in cui il lavoro è svolto, per l'articolazione del processo produttivo, per la definizione dei rapporti di potere che le diverse soggettività ricoprono all'interno delle singole piattaforme³. D'altra parte, ci sono dei meccanismi che sembrano comuni alle diverse piattaforme (Telles, 2016): destrutturazione delle tutele e dei diritti del lavoro 'tradizionale', abbattimento del capitale costante, imposizione di dispositivi di controllo basati sulla *customer experience* – per citarne alcuni.

Quello che sembra determinante dunque è il ruolo delle tecnologie digitali nei processi di innovazione capitalistica, le potenzialità che queste offrono in termini di efficienza produttiva, ammortamento dei costi, disciplina e messa a valore. Dietro la narrazione sulla progressiva emersione di nuove forme di (non)lavoro si cela, infatti, la riproposizione di attività quotidiane/informali/para-lavorative sotto una nuova veste fatta di *start up* capaci di raccogliere ingenti finanziamenti, dispositivi *mobile* che implementano tecnologie digitali e algoritmi, e fanno propria una più generale destrutturazione dei rapporti di lavoro. Detto altrimenti, si

2 Per una catalogazione delle piattaforme si veda Schor (2014) e Srnicek (2016).

3 Per un approfondimento delle condizioni di lavoro all'interno delle diverse piattaforme, per Deliveroo si veda Waters e Woodcock (2017); per Uber si veda Slavulj, Kanizaj e Durdevic (2016); per Airbnb si veda Klein, Zhao, Ni, Johnson, Mako Hill e Zhu (2017).

tratta della messa a valore di una serie di gesti che generalmente consideravamo collaterali al lavoro vero e proprio: dare un passaggio, ospitare qualcuno, scambiarsi messaggi, fare lavoretti. La *gig economy*, ad esempio, si basa sull'informaticizzazione di attività precedentemente considerate occasionali, mentre la *sharing economy* si fonda sulla messa a valore di ciò che spesso è presentato come in eccesso e che può essere condiviso con gli altri (un'auto, una casa, etc...).

In termini marxiani, potremmo dire che all'interno dell'economia di piattaforma sono in corso processi di sussunzione reale (Marx, 1969). In altre parole, le trasformazioni del processo produttivo sulla base di innovazioni tecnologiche stanno conducendo a una intensificazione del lavoro, a un cambiamento dei principi organizzativi e dei mezzi di produzione, e a una ridefinizione dei rapporti di produzione. Secondo Marx, infatti, il capitale è in grado di 'colonizzare' processi produttivi già esistenti o attività ad esso esterni. Per prima cosa si appropria dei prodotti di questi lavori. Successivamente si impone dall'esterno, attraverso un allungamento della giornata lavorativa – il cosiddetto plusvalore assoluto. Fin qui il lavoro è solo *formalmente* sottoposto al capitale, ovvero alla forza-lavoro restano ancora alcuni margini di autonomia organizzativa e il capitalista non ha ancora sviluppato una disciplina pervasiva ed efficace. Infine il capitale penetra all'interno dello stesso processo produttivo, imponendo nella medesima quantità di tempo una intensificazione dell'estrazione di plusvalore grazie all'innovazione tecnologica e gestionale. In questo caso si ha una sussunzione reale del lavoro al capitale perché si è espropriata completamente la forza-lavoro della possibilità di dirigere in maniera autonoma il processo lavorativo. Quello che è cambiato è la capacità del capitalista di gestire, controllare e organizzare il processo produttivo – sempre più 'scientificamente' pianificato.

Va altresì notato che plusvalore assoluto e relativo sembrano riunirsi nelle piattaforme: all'estensione dei tempi e degli spazi del lavoro corrisponde una intensificazione dell'estrazione di lavoro vivo. Vecchie attività più o meno informali diventano lavori organizzati tramite *algorithmic management* e a disposizione 24/7 tramite delle semplici applicazioni presenti sul proprio *smartphone*.

Inoltre, quello che qualifica questi processi di sussunzione reale è il modello della piattaforma, in base al quale non sussiste un rapporto di dipendenza formale (contrattuale) tra prestatore d'opera e azienda quanto piuttosto una forma di collaborazione libera e flessibile. In molti di questi casi, infatti, la colonizzazione dei tempi di vita – processo in corso anche prima dell'avvento delle piattaforme – procede parallelamente ad un altro processo di lungo corso, la destrutturazione del lavoro così come lo conoscevamo⁴: contrattualizzato, scandito da tempi e spazi precisi, subordinato. Il modello della piattaforma permette a questi due processi – destrutturazione del lavoro ed estensione dei campi di valorizzazione capitalistica – di intrecciarsi e consolidarsi in forme nuove. Così succede che ospitare qualcuno nella propria abitazione o dare un passaggio con la propria auto possano essere interpretate dalle piattaforme come hobby piuttosto che come lavori in senso stretto, mentre i nuovi *riders* metropolitani sono considerati (dalle piattaforme) dei *freelance* su cui ricade la responsabilità del proprio lavoro e dei mezzi di produzione. Lavoro volontario, informale, nero, a cottimo: il confine diventa sempre più labile.

L'estensione qualitativa e quantitativa dei tempi di lavoro, a sua volta, sembra far fronte alla perdita di centralità

4 Naturalmente, anche in questo caso il termine di paragone non è da considerarsi assoluto, ma si fa riferimento al modo in cui il lavoro è stato organizzato nel corso del Novecento in Occidente (Moulier Boutang, 2002).

del salario come costo della riproduzione della forza-lavoro: saltato (da tempo) il compromesso keynesiano tra capitale e lavoro, i processi riproduttivi diventano terreno di nuova accumulazione.

La città come piattaforma

La dimensione urbana si configura come la spazialità all'interno della quale maggiormente sembrano darsi forme di valorizzazione di alcuni processi riproduttivi. La città, infatti, da un lato può essere considerata come uno spazio produttivo di relazioni, di conoscenze, di stili di vita, di *brand* (Negri, 2007) – tutti elementi determinanti per la ri-produzione della forza-lavoro – e dall'altro diventa il luogo all'interno del quale reperire alcuni servizi che precedentemente erano svolti altrove. E, come detto all'inizio, non è un caso che molte delle piattaforme si radichino all'interno della dimensione urbana e di alcuni servizi legati alle attività di cura e riproduzione. Detto altrimenti, potremmo individuare due fattori principali in base ai quali spiegare questo carattere metropolitano delle piattaforme.

Da una parte, la frammentazione del rapporto fra produzione e riproduzione della società ha fatto sì che negli spazi urbani acquisissero sempre più importanza quelle attività legate alla circolazione, al consumo, alla cura. Ad esempio, lo sviluppo di alcuni servizi online come quelli di pulizia o di consegna dei pasti a domicilio è inevitabilmente legato alla compressione dei tempi di vita, alla commercializzazione di alcune attività precedentemente svolte nella sfera domestica, al cambiamento della divisione sociale del lavoro. Si tratta di attività fortemente localizzate che non possono essere traslate *in toto* in altri luoghi, spesso situate nel segmento della *last mile logistics* (quella che connette beni e servizi al consumatore) e che verrebbero svolte anche senza l'esistenza delle piattaforme.

Dall'altra, si registra la sempre maggiore diffusione di stili di vita legati al consumo e di dispositivi *mobile* che rendono immediato e costante l'accesso al web e ai servizi offerti dalle piattaforme (Ecommerce Foundation, 2018). Il grande sogno dell'e-commerce è quello di poter offrire il mondo in un click: l'intreccio fra logistica globale e logistica metropolitana sostenuto dalla pervasività delle tecnologie digitali realizza una compressione totale degli spazi e tempi riassumibile negli slogan *just-in-time* e *to-the-point*. Al consumatore viene fatta promessa di una gratificazione istantanea e senza sforzo veicolata da una circolazione ininterrotta delle merci, e di un risparmio di tempo tramite pagamenti on-line, servizio in ogni luogo e a tutte le ore, scelta dei prodotti veloce, uso semplice e divertente delle piattaforme (la cosiddetta *usability*). È l'internet delle cose, quello che mette a disposizione tutto il mondo in un telefono. L'automazione digitale di alcuni aspetti della vita (ad esempio, ordinare da mangiare piuttosto che cucinare) colonizza e trasforma la nostra quotidianità creando nuovi bisogni e processi di valorizzazione della sfera della riproduzione e della circolazione.

L'accumulazione di dati sul consumo rientra anch'essa nel processo produttivo, utile a stilare dei profili di riferimento e ottimizzare le diverse operazioni del ciclo produzione-circolazione-consumo – quello che Marx (1989b) chiamava 'tempo di rotazione'. È paradossale che alla promessa fatta al consumatore di risparmiare tempo e riappropriarsi di spazi di libertà corrisponda una estensione del tempo di vita messo a valore così come una intensificazione del lavoro. L'essere umano diventa un 'agente economico a tempo pieno' (Crary, 2015), un *prosumer* che consuma (beni o servizi) e produce (dati) allo stesso tempo.

Lo sviluppo dell'e-commerce e delle tecnologie digitali passa inevitabilmente dalle piattaforme. Di più, queste ultime diventano il volano per una trasformazione della lo-

gistica metropolitana. Il punto determinante, infatti, sta nel fatto che la messa a valore dei tempi di vita e delle attività di riproduzione diventa tutt'uno con lo sviluppo di reti e infrastrutture digitali. Gli spazi di luoghi – geograficamente localizzati, fisicamente separati, non traslabili – si intrecciano con gli spazi di flussi – connessi a prescindere dalla loro collocazione, reticolari, intercambiabili. Per riprendere le parole di Manuel Castells: «nell'età dell'informazione stiamo assistendo a una crescente tensione e articolazione tra spazio fisico e spazio dei flussi. Lo spazio dei flussi stabilisce un collegamento elettronico tra luoghi fisicamente separati, creando un network interattivo di relazioni tra attività e individui a prescindere dallo specifico contesto di riferimento. Lo spazio fisico, invece, organizza le esperienze nei limiti della collocazione geografica. Le città moderne vengono contemporaneamente strutturate e destrutturate da queste due logiche contrapposte. La metropoli non si annulla nelle reti virtuali: piuttosto, si trasforma attraverso l'interazione tra comunicazione elettronica e relazioni fisiche, attraverso la combinazione di luogo e network» (Castells, 2004:49).

Se dunque le piattaforme veicolano lo sviluppo di una nuova logistica metropolitana che intreccia spazi fisici e spazi virtuali, luoghi e reti, in che modo queste piattaforme si sovrappongono alla città, ridisegnandone i flussi, le zone e gli snodi? E quali sono i nuovi attori di questa logistica metropolitana?

Digital putting-out system

Fin qui ho cercato di specificare meglio l'idea di partenza secondo la quale le piattaforme agiscono da anello di congiunzione fra un'organizzazione reticolare del lavoro (ripartito in una pluralità di spazi e tempi interconnessi tra loro piuttosto che accentrato in un luogo definito) e tecnologie

digitali implementate da dispositivi *mobile* che veicolano una gestione delle prestazioni e dei flussi tramite algoritmi.

Ora vorrei proporre un concetto – quello di *digital putting-out system* – per definire la nuova logistica metropolitana ovvero la circolazione di merci, servizi e persone all'interno degli spazi urbani sotto la spinta delle piattaforme. Ovviamente il riferimento al *putting-out system* non è né neutro né casuale. Può suonare strano chiamare in causa la prima rivoluzione industriale quando si parla di innovazioni digitali e piattaforme, ma qua vorrei soffermarmi brevemente sulle sfide e i problemi che soggiacciono ad ogni processo di innovazione del capitale; il paragone tra le trasformazioni attuali e quelle in corso alla fine del XVIII sec. può essere utile per capire come di fronte agli stessi problemi – la disciplina del lavoro e il controllo del processo produttivo – lo sviluppo tecnologico permetta soluzioni diverse in termini di principi organizzativi e rapporti di produzione.

Le prime forme di industria moderna si svilupparono in Europa in maniera diffusa sul territorio: i mercanti acquistavano la materia prima e rifornivano piccoli produttori locali indipendenti che la lavoravano per loro conto (Mokyr, 2002). Una volta terminato, il prodotto era ritirato e venduto a terzi. Il mercante poteva quindi vendere merci senza dover possedere alcun sapere o strumento produttivo, bensì faceva forza sulla sua capacità di costruire e gestire una rete fra produttori locali che non potevano posizionarsi da soli sul mercato. Rispetto a questo modello organizzativo, alla fine del XVIII secolo si inizia a sviluppare il sistema di fabbrica⁵. Determinante fu senza dubbio il ruolo delle nuove tecnologie (telaio meccanico, macchina a vapore, etc...), ma

5 Rispetto al sistema di fabbrica, segnalo come la sua genealogia segua diverse traiettorie: dalla piantagione di canna da zucchero (Mintz, 1997) ai bastimenti della marineria inglese (Rediker, 1996) passando per gli istituti penali (Foucault, 1982).

dietro al cambio di paradigma si celano anche altre questioni. Il sistema di fabbrica di inizio XVIII sec. si distingueva dal *putting-out* anche e soprattutto per la sua capacità di accentramento della produzione rispetto alla sua diffusione: espropriava il sapere operaio e il potere decisionale dei lavoratori (Marglin, 1987), permetteva un maggior controllo sul processo produttivo, rendeva più efficiente l'uso delle risorse e riduceva gli sprechi, potenziava la cooperazione sociale della forza-lavoro (Marx, 1989a). Allo stesso tempo, però, permetteva la produzione di un corpo collettivo e di pratiche di protesta particolarmente efficaci come gli scioperi – ovviamente poco graditi dal punto di vista della disciplina del lavoro.

Le tecnologie digitali, gli algoritmi, il *machine learning* e così via permettono invece una produzione reticolare (certamente non qualcosa di nuovo) e, allo stesso tempo, un controllo pervasivo del processo produttivo. L'accentramento può lasciare il passo alla multi-localizzazione senza compromettere l'efficienza del processo produttivo e dei dispositivi disciplinari dei soggetti al lavoro (Finkin, 2016): questo è il vero punto di forza dell'*algorithmic management* delle piattaforme in termini di controllo del processo produttivo e disciplina del lavoro.

Volendo poi qualificare ulteriormente il *digital putting-out system* potremmo individuare quattro sue caratteristiche.

A) *Frammentazione delle diverse funzioni e attività del processo produttivo*. Lo studio delle piattaforme digitali – che a prima vista sembrano riproporre l'etica del peer-to-peer – disvela la profonda asimmetria fra i soggetti coinvolti. La presunta libertà e autonomia del lavoratore cede il passo alla pianificazione dell'algoritmo che organizza, frammenta e ripartisce le diverse funzioni trasferendo alcune prerogative esercitate precedentemente dal datore di lavoro o dal lavoratore su altri punti della catena logistica: ad esempio, il

rischio d'impresa e il capitale costante sono ceduti al lavoratore, mentre l'attività di sorveglianza e controllo è esercitata continuamente e capillarmente dal consumatore oltre che dalla piattaforma stessa. L'app spesso non fornisce tutte le informazioni sul processo lavorativo (ad esempio, i riders ignorano quali e quante consegne abbiano in attesa) ma impartisce un compito alla volta, in modo da impedire l'organizzazione e la valutazione autonoma da parte del lavoratore, il quale è chiamato a eseguire dei compiti *on demand*. In Amazon succede la stessa cosa agli operatori dei magazzini (Cattero e D'Onofrio, 2018): logistica metropolitana e logistica globale sono inserite all'interno degli stessi processi⁶ di ristrutturazione del lavoro tramite dispositivi digitali. Per entrambe vale il *Quantified Self Movement*, la raccolta di dati tramite dispositivi mobili al fine di migliorare le prestazioni. L'obiettivo è quello di cercare di massimizzare la produttività evitando rallentamenti, sovrapposizioni, personalismi, sprechi⁷. Il tempo di attesa tra un ordine e un altro, ad esempio, non è quasi mai pagato ai rider, così come un turno senza consegne.

B) Governance dei flussi. Le piattaforme (di *food delivery*, di *transporting*, di *hosting*, etc...) si pongono come aggregatori di domanda e offerta: ad esempio fra ristoratori, corrieri e clienti. La loro specificità – e quindi il loro potere – non sta nella produzione di un bene (ad es. Airbnb non possiede nessuna delle case messe a disposizione sul sito) bensì

6 Anche se – come ho cercato di evidenziare nella nota 1 a proposito delle *soft skills* degli imprenditori urbani – logistica metropolitana e logistica globale per altri versi si distinguono rispetto ad alcune competenze richieste alla forza-lavoro.

7 Il sogno di un mondo di flussi senza colli di bottiglia o increspature non è nuovo, ma la logistica contemporanea incarna perfettamente questo ideale e dipana la sua organizzazione agendo *come se* non ci fossero fattori di disturbo alla circolazione (Cuppini, Frapporti e Pirone, 2015).

nella realizzazione di una catena logistica di flussi in grado di connettere informazioni, merci e persone. Determinanti diventano i processi e i luoghi di connessione e disconnessione: mettere insieme spazi e tempi diversi implica anche sincronizzare le differenze (di luoghi, mansioni, contratti, etc...) senza alterarle. Governare i flussi implica una capacità costante di assemblare e scorporare elementi tra loro eterogenei. La creazione di questa catena logistica tanto digitale quanto reale – ovvero fatta di applicazioni e dati ma anche di spazi fisici e persone – produce soggettività, gerarchie, regimi di mobilità, dinamiche di inclusione ed esclusione.

C) Dalla disciplina del lavoro al soft power. Come già detto più volte, le piattaforme non dicono di assumere lavoratori dipendenti ma di dar spazio a piccoli auto-imprenditori. Dietro la differenza semantica si nasconde anche un diverso processo di messa a disposizione della forza-lavoro. Uno dei problemi classici dentro e fuori la fabbrica è stato quello della disciplina ovvero della regolazione delle condotte dei soggetti al lavoro: l'estrazione di plusvalore richiedeva una sorveglianza più o meno continua e, soprattutto, una ortopedizzazione dei comportamenti. Le piattaforme invece attraggono segmenti di precarietà alla ricerca costante di occupazione e di retribuzione. Piuttosto che affidare al capitale il compito di trasformare la forza-lavoro da potenza ad atto, queste fanno sì che siano gli stessi auto-imprenditori a doversi costantemente valorizzare all'interno della piattaforma. Ad esempio, i rider spesso sono liberi di non accettare ordini e turni ma se non raggiungono un certo monte-ore o se non soddisfano un certo grado di affidabilità non sono selezionati per le consegne o non trovano turni di lavoro in base a una valutazione dei livelli di servizio fatta dall'algoritmo stesso. Le tecnologie digitali permettono il passaggio da metodi coercitivi e autoritari a forme di *soft power*: il comando sul lavoro non è più diretto (se non raramente

e limitatamente ad alcune funzioni) perché la disciplina si è fatta molto più indiretta, resiliente, distribuita su attori e momenti (produttivi e sociali) diversi: dai meccanismi di rating aziendale a quelli di accesso prioritario alla prenotazione turni. La subordinazione alla piattaforma si dispiega ben prima del processo lavorativo laddove non si può fare altrimenti se non come vuole l'algoritmo piuttosto che come il cosiddetto imprenditore urbano vorrebbe (la famosa falsa libertà di cui sempre Marx parlava): l'obbligo a svolgere una mansione è anticipato dalla necessità di mettersi a disposizione (del capitale); il contratto civile viene affiancato dal contratto interiore (Paltrinieri e Nicoli, 2017) che la forza-lavoro deve stabilire con se stessa per valorizzarsi.

D) Pervasività del controllo. La tracciabilità delle attività online, l'uso del GPS (in piattaforme come Uber o Deliveroo) e lo sviluppo di attività *social* come il *feedback* (ad es. in AirBnb) – fondamentale per la 'certificazione' dei servizi offerti – permettono allo stesso tempo un controllo diffuso, costante e pervasivo di tutti i momenti della catena logistica. Le comunità digitali sono una rete di informatori informali che entrano fin dentro le case e le auto dei sorvegliati.

Nuove soggettività urbane

Inizialmente ho avanzato la proposta metodologica di definire un triangolo semiotico fra piattaforme, spazi urbani e lavoro. Ho anche aggiunto che ogni piattaforma ha le sue caratteristiche che determinano i tratti particolari del processo produttivo e delle soggettività coinvolte. Adesso credo sia possibile specificare meglio i termini di questa relazione trilaterale. La città può essere identificata in uno spazio produttivo definito dalla rete di flussi fisici e digitali (*digital putting-out*); le piattaforme agiscono come centri di governance della mobilità a partire dai servizi offerti; il lavoro

assume i tratti del *freelance* urbano che deve costantemente mettersi a disposizione delle piattaforme per valorizzare se stesso.

In conclusione vorrei concentrarmi maggiormente su questo terzo aspetto del triangolo semiotico, in quanto la logistica non è solo produzione di una catena di flussi ma anche produzione di soggettività (Tsing, 2009). Ho già evidenziato come quello che le piattaforme presentano come imprenditore urbano sia in realtà una figura soggettiva della forza-lavoro costantemente spinta alla valorizzazione di sé e dei propri beni di consumo. La produzione di una catena logistica fa sì che il lavoro venga sempre più esternalizzato e frammentato in forme molecolari di auto-imprenditorialità e micro-impresa. Non è un caso che le piattaforme abbiano elaborato un loro particolare vocabolario per (non) nominare il lavoro (Butler, 2017). Nella semantica dello *sharing* sembrano non esistere dipendenti, contratti, licenziamenti, turni ma solo collaboratori, login, disponibilità. Nominare diversamente il lavoro fa parte di un processo di trasformazione delle condizioni e dei rapporti di produzione di più ampio raggio. Vuol dire negare il lavoro come luogo di conflitto fra soggettività diverse e con interessi contrapposti a favore di una messa a valore di se stessi all'interno di dinamiche fittiziamente orizzontali. Vuol dire negare che esistano soggetti diversi laddove tutto fa parte di una idilliaca quanto irreal community digitale. Vuol dire negare quei diritti e quelle relazioni industriali sedimentate, soprattutto in Europa occidentale, dalle lotte operaie della seconda metà del Novecento e ormai insostenibili per le mutate condizioni di produzione. Questo naturalmente ha profonde conseguenze – sulle nuove economie così come sulle vecchie – in termini di condizioni di lavoro, accesso al welfare, sicurezza dei lavoratori, equilibrio vita-lavoro, discriminazioni (Schor et al., 2017)

Allo stesso tempo, strumenti tecnologici digitali di uso quotidiano come gli smartphone permettono alle piattaforme di attingere a una forza-lavoro sterminata. Le soggettività metropolitane che si condensano attorno alle piattaforme sono soggettività fluide, mobili, parziali, nomadi. Si entra e si esce dalle piattaforme, con ruoli diversi in tempi e spazi contigui.

Questo vuol dire che queste soggettività siano condannate ad errare di piattaforma in piattaforma senza poter mettere in campo processi di soggettivazione che esprimano un punto di vista autonomo sui cambiamenti in corso? Marx sosteneva che i processi di trasformazione del capitale non fossero immuni da lotte e resistenze, anzi ne sarebbero la controparte. A volte sotto traccia (spesso nella forma di comportamenti individuali come il rifiuto o il sabotaggio del lavoro), a volte in forme esplicite e collettive (come gli scioperi o il boicottaggio), nel capitalismo di piattaforma si stanno sviluppando forme di contro-logistica ma anche di contro-produzione⁸. La gestione della cooperazione e dei flussi diventa la posta in gioco di questo scontro, laddove il potere dell'algoritmo può essere contrastato sia in maniera diretta (con scioperi su scala metropolitana e trans-urbana) che in maniera indiretta (progettando piattaforme la cui proprietà sia comune e non privata).

È possibile quindi declinare una terza versione del triangolo semiotico. La città diventa uno spazio di confronto e conflitto fra soggettività diverse; le piattaforme si trasformano in scatole nere che occultano la razionalità secondo la quale gestiscono i flussi che inglobano o sollecitano; il lavoro perde la veste generica dell'imprenditore urbano e

⁸ Per un approfondimento su quello che sembra essere il segmento più conflittuale del lavoro di piattaforme – i rider – si vedano Tassinari e Maccarrone (2018); Bottalico (2018); Pirone (2018b); Cant (2018).

si soggettiva nei processi organizzativi e sindacali dei rider come dei comitati che a diverso titolo rivendicano il diritto alla città (ad es., contro i processi di gentrificazione spinti dalle piattaforme di *hosting*).

Lo sviluppo e lo studio di queste nuove forme di conflittualità – che spesso vedono intrecciarsi i diritti del lavoro con il diritto alla città – diventa essenziale per sviluppare quello che è stato chiamato uno sguardo logistico (Into the Black Box, 2018), ovvero un approccio critico che valorizzi il ruolo della governance, dei flussi, dei regimi di mobilità così come dei blocchi, dei colli di bottiglia, della contro-logistica.

La produzione di soggettività, infine, si rivela come una delle poste in palio più importanti all'interno di queste processi di innovazione economica e sociale in quanto proprio l'emersione di soggettività altre, autonome, eccedenti disvela e frammenta il carattere mitologico delle narrazioni prodotte dalle piattaforme.

Bibliografia

- Allen, B. (1997) The Logistics Revolution and Transportation. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 553(1), 106-116.
- Artioli, F. (2018) Digital platforms and cities: a literature review for urban research. *Cities are back in town Working papers*, 1. Sciences Po Urban School.
- Bottalico, A. (2018) Sulle lotte dei fattorini. *Lo Stato della città*, 1.
- Butler, S. (2017) *Deliveroo accused of 'creating vocabulary' to avoid calling couriers employees*. The Guardian, 5 aprile 2017 (ultima consultazione 15 febbraio 2019).
- Cant, C. (2018) The wave of worker resistance in European

- food platforms 2016-17. *Notes from below*, 1.
- Casilli, A. e Posada, J. (2019) "The Platformization of Labor and Society", in Graham, M. e Dutton, W. H. (a cura di), *Society and the Internet; How Networks of Information and Communication are Changing Our Lives* (seconda edizione), Oxford University Press [in corso di pubblicazione].
- Castells, M. (2004) *La città delle reti*. Venezia: Marsilio.
- Cattero, B. e D'Onofrio, M. (2018) Orfani delle istituzioni. Lavoratori, sindacati e le «fabbriche terziarie digitalizzate» di Amazon. *Quaderni Rassegna Sindacale – Lavori* 1, 7-28.
- Cohen, B., e Muñoz, P. (2016) *The Emergence of Urban Entrepreneur*. Westport: Praeger.
- Crary, J. (2015) 24/7. *Il capitalismo all'assalto del sonno*. Torino: Einaudi.
- Crowley, M., Tope, D., Chamberlain, L.J. e Hodson, R. (2010) Neo-Taylorism at Work: Occupational Change in the Post-Fordist Era. *Social Problems* 57, 421-447.
- Cuppini, N., Frapporti M. e Pirone, M. (2015) Logistics Struggles in the Po Valley Region: Territorial Transformations and Processes of Antagonistic Subjectivation. *South Atlantic Quarterly* 1, 119-134.
- Ecommerce Foundation (2018) *Global Ecommerce Report*.
- Evans, D. e Schmalensee, R. (2016) *Matchmakers: The New Economics of Multisided Platforms*, Harvard: University Press.
- Finkin, M. (2016) Beclouded Work in Historical Perspective. *Comparative Labor Law & Policy Journal* 37(3).
- Foucault, M. (1982) *Sorvegliare e punire. Nascita della prigione*. Torino: Einaudi.
- Into the Black Box (2018) Manifesto di critica logistica. *Zapruder*, 46, 134-143.
- Ivanova, M., Bronowicka, J., Kocher, E., e Degner, A. (2018) The App as a Boss? Control and Autonomy in Applica-

- tion-Based Management. Arbeit | Grenze | Fluss. *Work in progress interdisziplinärer Arbeitsforschung*, 2, Frankfurt (Oder): Viadrina.
- Klein, M., Zhao, J., Ni, J., Johnson, I., Mako Hill, B. e Zhu H. (2017) Quality Standards, Service Orientation, and Power in Airbnb and Couchsurfing. *Proc. ACM Hum-Comput. Interact* 1(1).
- Lee et al. (2015) Working with machines: The impact of algorithmic and data-driven management on human workers. *Proceedings of the 33rd of the annual ACM conference of human factors in computing systems*, 1603-1612.
- Marglin, A. (1987) A che servono i padroni? Origini e funzioni della gerarchia nella produzione capitalistica. In Landes, D. (a cura di) *A che servono i padroni? Le alternative storiche alla industrializzazione*. Bollati Boringhieri.
- Marx, K. (1969) *Il Capitale: Libro I, Capitolo VI inedito*. Roma: La Nuova Italia.
- Marx, K. (1989a) *Il Capitale. Libro I*. Roma: Editori Riuniti.
- Marx, K. (1989b) *Il Capitale. Libro II*. Roma: Editori Riuniti.
- Mezzadra, S. e Neilson, B. (2013) *Border as Method, or the Multiplication of Labour*. Durham: Duke University Press.
- Mintz, S.D. (1997) *Storia dello zucchero tra politica e cultura*. Torino: Einaudi.
- Mokyr, J. (2002) *Leggere la rivoluzione industriale*. Bologna: Il Mulino.
- Moulier Boutang, J. (2002) *Dalla schiavitù al lavoro salariato*. Roma: Manifestolibri.
- Negri, A. (2007) *Dalla fabbrica alla metropoli*. Datanews.
- Paltrinieri, L. e Nicoli, M. (2017) Il lavoro come produzione di sé. Per una genealogia del contratto psicologico. *Psiche. Rivista di cultura psicoanalitica* 2, 571-588.
- Parker, G.G., Van Alstyne, M.W., e Choudary, S.P. (2016) *Platform Revolution: How Networked Markets Are Tran-*

- forming the Economy – and How to Make Them Work for You*. W. W. Norton & Company.
- Pirone, M. (2018a) Piattaforme, scatole e tempeste. Passato e presente del capitalismo digitale. *Zapruder*, 46, 46-63.
- Pirone, M. (2018b) “Rider di tutte le piattaforme, uniamoci!”. *Euronomade*, 27 aprile 2018 (ultima consultazione 15 febbraio 2019).
- Rediker, M (1996) *Sulle tracce dei pirati*. Roma: Piemme.
- Schor, J. (2014) *Debating the Sharing Economy*. Great Transition Initiative.
- Schor, J., Attwood-Charles, W., Cansoy, M., Ladegaard, I. e Wengronowitz R. (2017) *Dependence and Precarity in Platform Economy*. Working Paper.
- Slavulj, M., Kanizaj, K. e Durdevic, S. (2016) *The Evolution of Urban Transport – Uber*. Conference Paper 4th, International Conference on Road and Rail Infrastructure.
- Srnicek, N., e Williams, A. (2015) *Inventing the Future. Postcapitalism and a World Without Work*. New York: Verso.
- Srnicek, N. (2016) *Platform Capitalism*. London: Polity Press.
- Tassinari, A. e Maccarrone, V. (2018) Le mobilitazioni dei fattorini della gig economy in Italia: forme organizzative e implicazioni per la rappresentanza. *Quaderni Rassegna Sindacale* 2, 75-90.
- Telles, R. (2016) Digital Matching Firms: A New Definition in the ‘Sharing Economy’ Space. *Economics and Statistics Administration. Office of the Chief Economist: U.S. Department of Commerce*, 1-16.
- Tsing, A. (2009) Supply Chains and the Human Condition. *Rethinking Marxism*, 21(2), 148-176.
- Waters, F. e Woodcock, J. (2017) Far from seamless: a workers’ inquiry at Deliveroo, *Viewpoint Magazine*, 20 settembre 2017 (ultima consultazione 15 febbraio 2019).

Della non-scalabilità¹

*Anna Lowenhaupt Tsing**

C'è qualcosa di spaventosamente bello nella precisione, anche quando siamo consapevoli che essa ci tradisce. Un secolo fa si rimaneva stupefatti per la terribile precisione della fabbrica, oggi per la precisione del computer: essa ha mesmerizzato non solo gli ingegneri ma ogni genere di designer, studioso e osservatore. Un ambito in cui la precisione ha ottenuto un'egemonia malevola è l'utilizzo delle *scale*. Ad esempio, nei supporti digitali – con il loro potere di rendere il grande minuscolo e il minuscolo grande con un semplice zoom – 'scalare' è divenuto un verbo che richiede precisione; scalare bene significa sviluppare la qualità denominata *scalabilità*, cioè l'abilità di espandere – e poi espandere ed espandere ancora – senza dover modificare gli elementi di partenza. La scalabilità è, in effetti, il trionfo della progettazione di precisione, non solo nei computer ma anche negli affari, nello sviluppo, nella 'conquista' della natura e, più in generale, nella costruzione di mondi. È una forma di progettazione con una lunga storia di distinzioni tra vincitori e vinti – distinzioni che però essa dissimula neutralizzando la nostra capacità di percepire l'eterogeneità del mondo. Per come è pensata, la scalabilità non ci permette di vedere altro

*Department of Anthropology, University of California, Santa Cruz, atsing@ucsc.edu. Copyright, 2012, Duke University Press. Tutti i diritti riservati. Pubblicato dietro autorizzazione del detentore del copyright, Duke University Press. www.dukeupress.edu.

1 Titolo originale 'On non-scalability: The living world is not amenable to precision-nested scales', apparso su *Common Knowledge* 18(3), 505-524. Trad. it. a cura di Irene Peano. Si desidera ringraziare Ezio Puglia per il prezioso contributo nella revisione del testo tradotto.

che blocchi uniformi pronti ad una ulteriore espansione. Il presente saggio richiama l'attenzione sulla enorme diversità della vita sulla terra, avanzando la tesi secondo cui è tempo di una teoria della *non-scalabilità*.²

Sebbene le tecnologie della scalabilità avanzino, di questi tempi il fascino della scalabilità creatrice si va disfacendo. La scalabilità si espande, e tuttavia viene costantemente abbandonata, lasciandosi dietro rovine. Abbiamo bisogno di una teoria della non-scalabilità che presti attenzione al cumulo crescente di rovine che la scalabilità lascia dietro di sé - una teoria che rende possibile notare come la scalabilità si serva di articolazioni con forme non-scalabili, sebbene le neghi o le cancelli. L'imprenditoria ha già avuto modo di trarre grande profitto da questa caratteristica dell'economia politica contemporanea. Così come lo hanno fatto le piante e gli animali che chiamiamo erbacce e parassiti, e pure la gran varietà di forme di vita che prolifera nel disturbo dell'umano. E tuttavia gli studiosi si aggrappano ai piaceri estetici della precisione scalabile anche quando questa non proietta altro se non le nostre fantasie. È tempo di esplorare, aldilà dei nostri modelli, la continua vitalità della vita, terribile quanto meravigliosa.

Scalabilità ed espansione

Concettualizzazione e creazione del mondo sono avvilluppate l'una all'altra – almeno per chi ha il privilegio di trasformare i propri sogni in azione. La relazione è biunivoca: nuovi progetti ispirano nuovi modi di pensare, i quali a loro

2 Una precedente versione di questo lavoro è stata presentata alla conferenza 'Conceptualizing the World' tenutasi all'Università di Oslo (settembre 2011). I dialoghi avuti con numerosi colleghi in quell'occasione, come anche alle Università della California, di Aarhus, di Leiden, e del Wisconsin in occasione della conferenza 'Globalization and the Humanities' (febbraio 2010), si sono rivelati estremamente istruttivi.

volta ispirano nuovi progetti. Qui mi interessa uno specifico legame, storicamente significativo, tra concettualizzazione e costruzione del mondo: l'*espansione* quale forma naturalizzata dell'abitare umano sulla terra. Per quale motivo si è chiamata l'espansione 'crescita' come se si trattasse di un processo biologico? Sono giunta a questa domanda non solo per ragioni storiche ma anche al fine di considerare le sfide contemporanee rispetto a come vivere bene con gli altri – con altre specie e con altre culture. Le élite europee e nordamericane faticano a convivere con gli altri, e non solo per pregiudizio. Nel XX secolo, ci siamo abituati alle ecologie politiche della produzione – produzione di cose, produzione di cittadinanza e produzione di conoscenza – in cui quegli 'altri' privati di legittimità non trovavano spazio, perché ostacolavano l'espansione immaginata come necessaria per il benessere: l'espansione era progresso; la diversità biologica e quella culturale erano nemiche del progresso. Appare quindi importante chiedersi: Che cos'era quella crescita? Quale eredità ci ha lasciato oggi?

L'espansione riflette più di una semplice volontà di potere, benché faccia anche questo. L'espansione nel senso in cui la sto trattando è un problema tecnico, che richiede una considerevole ingegnosità nella progettazione. Normalmente, ciò che si espande cambia nel momento in cui acquisisce nuovi materiali e relazioni. Poniamo che io espanda la mia rete accademica per includere colleghi di un altro paese o di un'altra disciplina: la mia prospettiva di studio cambierà nel momento in cui apprendo qualcosa di nuovo. Non è questo il tipo di espansione che mi interessa qui. L'espansione che equivaleva a progresso non ammetteva cambiamenti nella natura del progetto espansivo. Il punto era estendere il progetto senza trasformarlo per nulla, altrimenti non avrebbe contribuito a quella prodezza universale che si immaginava fosse il progresso. Si è trattato di un'impresa tecnica relativa

alla scala – vale a dire, alla relazione tra il piccolo e il grande. In qualche modo gli elementi del progetto dovevano essere stabilizzati affinché l'espansione aggiungesse nuovi elementi senza modificare il programma. Chiamo questa operazione il *precision nesting* (lett. 'nidificazione di precisione', *ndt*) delle scale. L'espressione ha senso se applicata a questioni relative alla progettazione: il piccolo è incassato in maniera precisa dentro il grande solo quando entrambi vengono modellati per un'espansione uniforme. Il *precision nesting* deve evitare che la trasformazione provochi effetti distorsivi sul progetto. Come mantenere standardizzati gli input di un progetto? Come mantenerli autonomi, incapaci di formare relazioni? Le relazioni sono potenziali vettori di trasformazione. Soltanto in assenza dell'indeterminatezza che deriva dalla trasformazione è possibile 'annidare' le scale – vale a dire, muoversi dal piccolo al grande senza rivedere il progetto.

La capacità dei progetti di piccola scala di divenire grandi senza modificare la propria natura viene definita 'scalabilità'. Scalabilità è un termine che confonde perché sembra significare qualcosa di più ampio, la capacità di utilizzare una scala; ma questo non è il significato tecnico del termine: i progetti scalabili sono quelli che possono espandersi senza cambiare. Mi interessa l'esclusione della diversità biologica e culturale dai progetti scalabili. La scalabilità è possibile soltanto se gli elementi del progetto non instaurano relazioni trasformative che potrebbero cambiarlo nel momento in cui vi si aggiungono elementi. Ma le relazioni trasformative sono il mezzo attraverso cui emerge la diversità. I progetti di scalabilità escludono qualsiasi differenza sostanziale, vale a dire la diversità che potrebbe modificare le cose.

La scalabilità non è una caratteristica comune in natura. Rendere i progetti scalabili richiede molto lavoro. Tuttavia, la scalabilità è data talmente per scontata da far spesso immaginare agli studiosi che, in assenza di piani di ricerca

scalabili, rimarremmo invischiati in minuscoli micromondi, incapaci di ampliare il raggio. Ampliare il raggio significa precisamente affidarsi alla scalabilità – cambiare scala senza cambiare le coordinate della conoscenza o dell’azione. Le alternative per modificare la storia globale localmente e per raccontare grandi storie insieme a quelle piccole esistono. La ‘teoria della non-scalabilità’ è una di queste alternative di concettualizzazione del mondo. Ma prima di occuparmene voglio tornare su quel comune ambito di esperienza della scalabilità che è la tecnologia digitale.

Le tecnologie digitali degli ultimi cinquant’anni ci hanno mostrato i piaceri dello zoom pixelato: ci spostiamo da minuscoli dettagli ad ampie visuali con qualche click. Ingrandendo un testo sui nostri computer, l’alfabeto ci appare identico; le nostre fotografie digitali si prestano tanto alla ricerca del dettaglio come alle panoramiche; sul sito ‘Paris 26 Gigapixels’ possiamo vedere l’intera Parigi o un’unica stanza dietro una finestra.³ Questa facoltà di carattere quasi magico è la scalabilità. Nei file digitali, la scalabilità è l’abilità di muoversi da una scala ad un’altra senza modificare le forme delle immagini. Il che è reso possibile dalla stabilità del pixel, l’elemento base dell’immagine. L’immagine digitale viene rimpicciolita o ingrandita cambiando la dimensione dei pixel. Ovviamente, i pixel devono pertanto rimanere uniformi, separati ed autonomi; non possono fondersi l’uno nell’altro o trasformarsi a vicenda. Gli artisti si lamentano della pixelatura, che frammenta la nostra visione del mondo. Alla maggior parte di noi questo non importa. Ma ciò che ha reso questa tecnologia così facile da immaginare, a mio avviso, è la natura pixelata del mondo orientato all’espansione, che invece è qualcosa di cui dovrebbe importarci. Al fine di catturare la nitidezza del pixel, creerò un termine paralle-

3 www.paris-26-gigapixels.com/index-en.html.

lo. *Pixel* è l'abbreviazione di *picture* (immagine, fotografia), o '*pix*', ed elemento, 'el'. Gli elementi del paesaggio sociale estraniati dalle relazioni che li formano potrebbero essere chiamati '*nonsocial landscape elements*' (elementi non-sociali del paesaggio) o, per usare la formula del pixel, '*nonso*' più 'el', o *nonsoel*. Come siamo arrivati ad abitare un mondo expansionista fatto di *nonsoel*?

Il termine 'scalabilità' proviene non dalla tecnologia ma dal gergo degli affari. Negli affari, la scalabilità è l'abilità di un'azienda di espandersi senza cambiare la natura di ciò che fa. Le 'economie di scala' – pratiche organizzative che rendono le merci meno costose perché ne vengono prodotte di più – costituiscono un tipo di scalabilità degli affari. A differenza della tecnologia digitale, il punto non è zoomare; soltanto l'espansione conta. La scalabilità degli affari significa espansione ai fini della crescita e del profitto: questo era un dogma del progresso nel XX secolo. Sotto l'egemonia americana, più era grande e meglio era (*bigger was always better*). Come gli affari, anche i progetti di sviluppo dovevano espandersi. La Banca Mondiale li finanziava soltanto se erano già scalabili, cioè se si potevano estendere da un villaggio all'altro senza cambiarne gli elementi. Il modo per distinguere un'istituzione moderna e sviluppata da una arretrata era proprio il fatto che fosse grande. La grandezza era progresso.

Clifford Geertz (1968) ha studiato i mercati di Java al culmine di questo programma, a metà del XX secolo. Egli era preoccupato di ciò che vedeva: invece di aziende scalabili, i commercianti giavanesi fondavano le loro attività sulle *relazioni* con gli acquirenti e con altri commercianti. Ogni volta che ampliavano le loro reti, il loro business cambiava. Senza aziende scalabili verso l'espansione, argomentava Geertz, non poteva esserci alcuno sviluppo: i mercati giavanesi erano irrimediabilmente intrappolati al di fuori della portata del progresso. Dalla prospettiva attuale, la valutazione

di Geertz ci dice del progetto del progresso tanto quanto ci parla dei giavanesi.

Oggi è facile guardarsi indietro con un occhio critico su questo programma del XX secolo, perché esso è stato messo in discussione dai cambiamenti dell'economia politica globale. Nel XXI secolo, l'egemonia delle economie di scala si è sbriciolata davanti all'avanzata delle *supply chain* (filiere) globali, in cui le attività economiche sono distribuite tra molte aziende in molti luoghi. Numerose e potenti aziende non aspirano più semplicemente a diventare grandi, ma usano invece le loro 'competenze' strategicamente. Competenza in questo caso è un modo di parlare di privilegio. Le aziende dei paesi più potenti usano la loro posizione per negoziare con le aziende dei paesi poveri, e le élite nazionali per negoziare con i meno avvantaggiati nei loro stessi paesi. Parlare di competenza è anche un modo di parlare di mobilitazione culturale. Le aziende, a tutti i livelli, risparmiano sui costi convincendo i lavoratori a fare il loro mestiere per ragioni culturali, piuttosto che per pacchetti di salari e benefici. La svolta verso una produzione di nicchie culturali nell'economia globale è sorprendente vista dalla prospettiva dei principi di scalabilità del XX secolo, che dipendevano dalla regolarizzazione e dalla disciplina del lavoro per trainare l'espansione. Oggi, le scorte di magazzino sono scalabili, ma sia il lavoro che la gestione delle risorse naturali si stanno ritraendo dalla scalabilità. Nel frattempo, le filiere richiedono che si presti attenzione alle relazioni tra aziende, piuttosto che soltanto all'espansione degli input; c'è qualcosa in questo che ricorda le pratiche di resistenza al progresso dei commercianti giavanesi descritti da Geertz. Tutti questi sviluppi ci permettono di guardare indietro, ai progetti di scalabilità del XX secolo, con la consapevolezza dei loro limiti e fallimenti, inclusa la loro avversione per la diversità e ciò che ne consegue – l'imprecisione.⁴

4 Per un'ulteriore discussione del capitalismo delle filiere si veda Tsing (2009a).

Per quanto riguarda la teoria della non-scalabilità, essa non è in nessun caso meglio della scalabilità per il semplice fatto di essere non-scalabile. Gli aspetti non-scalabili dell'economia politica del XXI secolo non rappresentano un miglioramento rispetto a quelli del XX secolo; essi al contrario stimolano una nostalgia per un momento in cui si poteva parlare di 'regolamentazione' senza che i politici apparissero orripilati. Tanto le cose buone come quelle cattive possono essere non-scalabili. La servitù feudale era una forma non-scalabile di lavoro ma non per questo raccomandabile. Radere al suolo una foresta può essere non-scalabile ma ciò non lo rende migliore della silvicoltura scientifica. Allo stesso tempo, la complessità ecologica è non-scalabile, così come l'amore: cose a cui diamo valore. La differenza tra progetti scalabili e non-scalabili non può essere situata a priori su una scala normativa. La definizione di non-scalabilità è una definizione in negativo: la scalabilità è una caratteristica distintiva della progettazione, la non-scalabilità si riferisce a tutto ciò che non presenta questa caratteristica, sia essa buona o cattiva. Ma il fatto che siamo contrari a qualcosa non può essere una ragione per ignorarla. La teoria della non-scalabilità è un apparato analitico che ci aiuta ad identificare fenomeni non-scalabili.⁵

La teoria della non-scalabilità permette alle scale di emergere dalle relazioni sottese a specifici progetti, scene o even-

5 Al contrario, la teoria della scalabilità si domanda come rendere i sistemi più scalabili e dà per scontata la desiderabilità di farlo. La teoria della scalabilità è come quella della non-scalabilità nell'identificare problemi di progettazione che emergono quando gli oggetti vengono resi scalabili. (Si veda, ad esempio, Abbott e Fisher, 2010.) Tuttavia, il punto nella teoria della scalabilità non è solo quello di migliorare ma anche di naturalizzare la scalabilità. In questa cornice, un sistema che funziona deve essere scalabile, ed i sistemi non scalabili vengono classificati come difettosi. Il primo passo nel costruire la teoria della non-scalabilità è quello di de-naturalizzare la scalabilità, rivelandone la storicità e specificando le alternative.

ti. Diversi progetti creatori di scale si contendono l'attenzione dello studioso o del costruttore di mondi: il trucco è tracciare o creare relazioni tra progetti. In quell'operazione esistono storie grandi tanto quanto storie piccole da raccontare. Non c'è alcuna necessità che le scale si annidino o che venga eseguita la stregoneria della conversione da una all'altra senza distorsione. Le scale dei progetti si urtano e si contestano a vicenda. Poiché le relazioni sono incontri a cavallo della differenza, esse possiedono un che di indeterminato. Le relazioni sono trasformative, e non si può essere sicuri del risultato: la diversità si produce invariabilmente. La teoria della non-scalabilità richiede che si presti attenzione alla contingenza storica, alla congiuntura inaspettata e ai modi in cui il contatto tra differenze è capace di produrre nuovi progetti. In un lavoro precedente (Tsing, 2005), ho definito questi processi 'attrito'. Tale attrito è una caratteristica importante della teoria della non-scalabilità.

Per dimostrare come la scalabilità funzioni attraverso l'attrito, permettetemi di iniziare a raccontare una versione non-scalabile della storia della scalabilità. Un modello importante di progetto di scalabilità era la piantagione e, in particolare, le piantagioni europee di canna da zucchero nel Nuovo Mondo. Queste piantagioni svilupparono gli elementi standardizzati e segregati del paesaggio non-sociale, i '*nonsoels*', che mostrarono come la scalabilità potesse funzionare per produrre profitto (e progresso). Le piantagioni ci hanno fornito l'equivalente agricolo del pixel. Ma a differenza dei pixel queste piantagioni non sono sorte attraverso un'estetica della scalabilità già in essere. Al contrario, esse sono inciampate nella storia e solo successivamente sono divenute un modello per ulteriori progetti scalabili. Nell'attenzione al loro inciampare – e cioè, alle contingenze e congiunture che vi hanno dato forma – sta l'approccio 'non-scalabile' che adottato per individuare i punti in cui

i piani non hanno soddisfatto le aspettative. La scalabilità non è mai completa. Se il mondo è ancora vario e dinamico, è perché la scalabilità non mantiene mai le sue promesse. La teoria della non-scalabilità è utile persino per restituire i punti salienti della scalabilità. Invece di dare per scontata la scalabilità come uno strumento necessario del progresso, la teoria della non-scalabilità bada al lavoro della contingenza e del fallimento. La teoria della non-scalabilità ci mostra la scalabilità in azione.

Le piantagioni come modelli per la scalabilità

La scalabilità, si potrebbe argomentare, è nata con la piantagione coloniale europea, nel momento in cui quest'ultima emergeva tra il quindicesimo ed il diciassettesimo secolo. Le piantagioni di canna da zucchero possono mostrarci come.⁶ Le prime piantagioni non erano progettate secondo modelli moderni, e ci si imbatteva in molti vicoli ciechi. Quando gli spagnoli tentarono per la prima volta di piantare la canna nei Caraibi, ad esempio, si servirono di nativi americani e utilizzarono i loro metodi di coltivazione su cumuli di terra (Wolf, 1982). La canna cresceva, ma i risultati erano medio-cri; in altre parole, non-scalabili. Quando gli spagnoli videro quel che i portoghesi facevano in Brasile, abbandonarono i cumuli e i nativi e imitarono i portoghesi. È quindi agli esperimenti portoghesi che potremmo guardare per vedere come elementi stabili del paesaggio venissero creati attraverso la contingenza e l'attrito.

Si consideri la natura della canna stessa, per come era allora conosciuta dagli europei: la canna da zucchero coltivata non

⁶ Una ricca letteratura interdisciplinare – che comprende, tra gli altri campi, l'antropologia, la geografia, la storia dell'arte e la storia agronomica – si è aggregata intorno alla storia della piantagione di canna da zucchero. Si veda specialmente Mintz (1986, 1960); Galloway (1991); Casid (2005); e Sauer (1993).

è una specie vera e propria, un gruppo di organismi che si incrociano e si riproducono. Ciò che Linneo chiamò *Saccharum officinarum*, la canna da zucchero coltivata, è un gruppo di cloni che si propaga vegetativamente.⁷ La canna veniva piantata nel terreno per poi attendere che germogliasse. Tutte le piante erano cloni, e gli europei non avevano idea di come coltivare questo gruppo di specie tropicali. L'intercambiabilità del postime (l'insieme delle piantine trapianstate, *ndt*) non era il prodotto delle intenzioni degli europei ma una caratteristica della canna. Se gli europei avessero saputo come selezionare nuove varietà, come le popolazioni del sud-est asiatico, non avrebbero dovuto faticare tanto per coltivare quelle che conoscevano. Ma questo li costrinse a sperimentare con nuove forme di preparazione del terreno, che condussero per caso ad ulteriori forme di contenimento della canna. Nel Nuovo Mondo, poi, la canna non aveva una storia di specie compagne⁸ o relazioni patogene; essa era isolata. Monadi genetiche senza legami interspecifici: i cloni di canna da zucchero nel nuovo mondo furono i *nonsoel* originali, elementi del paesaggio privi di relazioni trasformative. I campi così coltivati erano pronti per l'espansione.

7 Molti cloni di canna da zucchero coltivata non possono riprodursi sessualmente; i vivaisti non sono in grado di sviluppare nuove varietà a partire da questi. Nelle zone di origine della canna da zucchero, la Nuova Guinea e il sud-est asiatico, tuttavia, le popolazioni per molto tempo hanno prodotto nuove varietà scegliendo ibridi funzionali di *Saccharum robustum* e *S. spontaneum*. Gli europei accedettero a questa conoscenza molto tardi, soltanto dopo aver finito di conquistare il mondo per via dello zucchero. Prima del XX secolo, gli europei ottenevano nuove varietà soltanto ricevendo degli esemplari da persone che li coltivavano. Si veda Sauer (1993: 236–50).

8 Nel tradurre questa espressione, 'specie compagne', mi discosto dalla versione italiana del '*Companion Species Manifesto*' di Donna Haraway (tradotto come 'Compagni di specie'), che pare essere il riferimento dell'autrice, sebbene non esplicitato, *ndt*.

L'impulso originario dietro le piantagioni di canna da zucchero europee era quello di ottenere zucchero fuori dal controllo dei musulmani, ma l'Europa era per la maggior parte troppo fredda per la coltivazione della canna. Quando i viaggi di esplorazione europei rivelarono nuovi territori a clima caldo, gli investitori fecero a gara per finanziare la piantagione di canna. Per caso, uno dei primi esperimenti portoghesi ebbe luogo sull'isola atlantica di Madeira, dove il clima secco rendeva necessaria la costruzione di impianti di irrigazione su grande scala, trasformando così completamente il paesaggio.⁹ Il successo di questo esperimento direbbe gli sforzi dei portoghesi verso la terraformazione e l'irrigazione, sebbene nessuna delle due fosse necessaria per la coltivazione della canna nel Nuovo Mondo tropicale, dove terreni pianeggianti e umidi erano ampiamente disponibili. Ma queste tecnologie rivelarono la possibilità di esercitare un *controllo* più stretto sulla crescita della canna, facilitando l'intercambiabilità degli elementi e, quindi, la scalabilità. L'irrigazione aiutò a coordinare la crescita sincronizzata, facilitando la scalabilità sia della gestione delle risorse che del lavoro. Nel frattempo, i coltivatori coloniali assunsero il controllo delle terre dei nativi. Sbarazzandosi delle popolazioni locali e confiscandone le terre, un ampio spazio di sperimentazione con i *nonsoel* si stagliò davanti ai coltivatori europei. Come scrive il geografo J. H. Galloway: «Le vaste piantagioni del Brasile presentavano uno scenario di abbondanti risorse e utilizzo dissoluto che deve aver stupito chiun-

9 I prigionieri di guerra venivano appesi alla sommità delle scogliere per scavare canali nella roccia; molti persero la vita in questo modo. Gli esperimenti di preparazione della canna a Madeira prefigurarono così anche l'utilizzo del lavoro coatto per processi scalabili. Si veda Greenfield (1977). Cristoforo Colombo si recò a Madeira per ispezionarne lo zucchero e portò con sé la canna madeirense nei suoi viaggi verso il Nuovo Mondo, dove la riorganizzazione del paesaggio in funzione della canna divenne presto la norma.

que fosse familiare con l'attenta coltivazione dei minuscoli terrazzamenti di Madeira» (1991: 72). A dispetto del nuovo contesto, i coltivatori seguirono il precedente stabilito a Madeira, terraformando moduli artificiali di campi di canna. Il Brasile mostrò le potenzialità dell'esperimento di Madeira per la creazione di un mondo orientato all'espansione, attraverso la replica di pratiche agricole controllate.

La coltivazione di canna per i portoghesi andò di pari passo con il loro potere, da poco acquisito, di estrarre persone schiavizzate dall'Africa. Come lavoratori della canna da zucchero nel nuovo mondo, gli africani schiavizzati presentavano grandi vantaggi dalla prospettiva dei coltivatori: gli schiavi non avevano relazioni locali e quindi non potevano fuggire facilmente. Come la canna stessa, erano stati trapiantati ed ora si trovavano isolati; erano sulla buona strada per diventare autonomi. Inoltre, le piantagioni erano organizzate in modo da produrre alienazione e quindi aumentare il controllo. Una volta che le fondamentali operazioni di macinatura iniziavano, tutte le altre operazioni dovevano essere svolte nella cornice temporale dettata dalle presse. I lavoratori dovevano tagliare la canna il più velocemente possibile, e con la massima attenzione per evitare gli infortuni. In queste condizioni, i lavoratori divennero unità autonome.¹⁰ Considerati già come merce, venivano loro affi-

10 Mintz descrisse il lavoro nella canna da zucchero nella Porto Rico degli anni Cinquanta. La piantumazione e la raccolta sincronizzate di una singola varietà resero superfluo il monitoraggio della crescita delle piante. Al contrario, la disciplina di umani e non era chiave. Quando veniva stabilito che era tempo di raccolta, la canna doveva essere tagliata e trasferita alla fabbrica entro ventiquattr'ore, prima che anche una piccola quantità di zucchero potesse guastarsi con la fermentazione. La coordinazione delle tempistiche era cruciale. I lavoratori erano costretti ad utilizzare tutte le loro energie e concentrazione per tagliare in sincrono ed evitare gli incidenti. Come disse l'informatore chiave di Mintz, «Ho molta paura, specialmente quando si taglia la canna piena di scarti [le foglie di canna], un machete può facilmente

dati lavori resi intercambiabili dalla monotona regolarità e coordinazione dei tempi insite nel progetto di coltivazione della canna. Gli schiavi erano i nuovi *nonsoel*, elementi del progetto plasmati per l'espansione senza cambiamento.

Il successo dell'esperimento brasiliano stimolò le versioni spagnole, inglesi, francesi e olandesi nei Caraibi. I paesaggi furono trasformati a misura della nuova canna disciplinata e della sua forza lavoro schiava. La storica dell'arte Jill Casid chiama ciò che ne risultò «un paesaggio agro-industriale ibrido, una macchina di paesaggio» (2005: 44), supervisionata dall'innesto e dal disegno coloniali. Per questa macchina, i Caraibi non furono che l'inizio: quando l'abolizione della tratta degli schiavi ridusse i profitti dei commerci atlantici, i coltivatori trapiantarono la loro macchina di terraformazione nel Pacifico. Lavoratori coatti provenienti dall'Asia rimpiazzarono gli africani. L'intensificazione di capitale determinò una riduzione delle aziende, che avevano a disposizione tecnologie di macinazione più costose. La produzione di canna da zucchero divenne sempre più legata alla concentrazione di capitale straniero. A Puerto Rico, l'occupazione statunitense del 1901 marcò la nuova industria americana dello zucchero, controllata da pochi colossi che offrivano lavoro a cottimo e paghe a giornata. È questa industria che Sidney Mintz più tardi descriverà come produttrice di un proletariato rurale che «combatte» con la canna (1960: 16). Rimpiazzando le relazioni di cura tra contadini e colture, gli assetti della piantagione condussero all'alienazione tra i lavoratori e la canna; la canna era il nemico. Almeno in teoria, tale lavoro escludeva relazioni trasformative e non poteva quindi disturbare il progetto sistemico. Il lavoro umano e le merci vegetali apparvero come moduli composti di unità stabili e regolarizzate.

rimanere impigliato e menomare un uomo, pensa a tutte quelle persone che tagliano allo stesso tempo» (1960: 202).

L'esperimento fu un successo: in Europa vennero realizzati lautissimi profitti, e la maggior parte degli europei erano troppo lontani per percepirne gli effetti. Il progetto appariva, per la prima volta, scalabile. Le piantagioni di canna da zucchero si espansero e si allargarono attraverso tutte le regioni calde del mondo. Le loro componenti contingenti – postime clonate, lavoro coatto e terra conquistata, e quindi disponibile, su cui inserirli – dimostrava come fabbricare *nonsoels* potesse condurre a profitti senza precedenti. Questa formula forgiò un sogno che abbiamo imparato a chiamare modernità. Persino oggi, troviamo traccia della piantagione in condizioni che consideriamo moderne. La modernità è, tra le altre cose, il trionfo del prodigio tecnico sulla natura. Tale trionfo necessita che la natura sia purificata delle relazioni sociali trasformative, altrimenti non può essere la materia prima della *techné*.¹¹ La piantagione mostra come: occorre creare una *terra nullius*, una natura senza pretese di legami. I nodi originari, umani e non, devono essere annientati; rimodellare il paesaggio è un modo di liberarsene. A quel punto possono essere immessi lavoratori e piante esotici (o altri elementi del progetto), studiati per l'alienazione ed il controllo: *nonsoel*. In queste condizioni, sia il lavoro che la natura sono pressoché autonomi e intercambiabili nel quadro del progetto, il quale è quindi pronto per l'espansione.

Ed in effetti non ha fatto che espandersi. Già dal diciottesimo secolo, gli europei pensavano che rimodellare il mondo a guisa di piantagione avrebbe potuto essere necessario al progresso. Studiarono sistemi di governo in cui potenziali lavoratori e risorse naturali venivano preparati per l'intercambiabilità all'interno del progetto, a colpi di decreti amministrativi. Inventarono macchine attraverso cui l'interfaccia tra lavoro e natura poteva essere gestita in ma-

11 Per un'analisi correlata a questa, si veda Latour (1993).

niera sempre più stringente, facilitando progetti economici scalabili. Le fabbriche si modellavano sulle piantagioni, inserendo la segregazione di lavoro e natura, e l'alienazione di entrambi, nei loro piani.¹² Intanto, con la recinzione dei demani contadini, un nuovo tipo di 'lavoro libero' apparve nelle città. Questa forza lavoro sfollata e già alienata poteva essere messa all'opera nelle fabbriche con un po' di quello stesso controllo *nonsoel* tipico del lavoro schiavistico. Quando Marx adattò la teoria del valore lavoro per parlare della fabbrica, propose una storia della scalabilità del lavoro. La mercificazione della 'forza lavoro' significa che i lavoratori diventano elementi intercambiabili ed autonomi della fabbrica, poiché soltanto allora essi sono in grado di vendere il loro lavoro astratto – cioè la loro capacità di lavorare in condizioni standardizzate. La scalabilità del lavoro sta quindi alla base del capitalismo (Marx 1976). Questo punto pareva talmente importante che Marx esitò a stabilire un qualunque 'esterno' costitutivo del capitalismo – qualsiasi giuntura in cui la scalabilità richiedesse un'articolazione con relazioni non-scalabili. La maggior parte dei marxisti ha continuato a considerare la scalabilità del lavoro come limitata soltanto dal progresso dell'espansione capitalistica, che è essa stessa un progetto scalabile. Fin tanto che il capitalismo avanza, sostengono, avanza anche la scalabilità.

Gli investitori sono sempre stati d'accordo. Pensare attraverso la scalabilità ha permesso loro di espandere il capitalismo. Figurandosi una parte sempre più consistente del mondo a immagine dei *nonsoel* della piantagione, essi hanno concepito ogni tipo di nuove merci, sia materiali che virtuali. Alla fine hanno stipulato che tutto sulla terra – ed oltre – potesse essere scalabile e quindi scambiabile a valore di

12 Per una discussione delle piantagioni di canna da zucchero come modello per la disciplina di fabbrica, si veda Mintz (1986: 47); e anche Wolf (1982).

mercato. Questo era l'utilitarismo, che si è progressivamente cristallizzato nell'economia neoclassica e ha contribuito a forgiare ancora più scalabilità. A differenza del marxismo, che considerava il potenziale offerto dalla scalabilità ai fini di un cambiamento radicale, l'economia neoclassica ha teorizzato il potenziale di scalabilità offerto anche dal cambiamento più radicale.

Che ne è stato della diversità all'ombra dei progetti scalabili? Il libero gioco della diversità venne bandito dalla piantagione e dalla fabbrica. Tuttavia, fino alla fine del XIX secolo, le piantagioni e le fabbriche erano isole di scalabilità in un oceano di diversità non-scalabile. Soltanto nel XX secolo la modernizzazione e lo sviluppo diffusero i progetti di scalabilità su tutto il pianeta, riducendo ciò che era stato un oceano di diversità a poche residue pozzanghere. L'avanzata della modernità nel XX secolo ebbe successo, in parte, attraverso una catena di progetti interconnessi in cui governi e industrie formarono patti di scalabilità congiunta. All'inizio del secolo, era ancora l'impresa coloniale a costituire il modello. Ma successivamente, l'appoggio populista alla scalabilità emerse nella metropoli – sia il socialismo che la social-democrazia mobilitarono l'entusiasmo popolare per la scalabilità: la scalabilità era progresso. Per esempio, il New Deal negli Stati Uniti reclutò i sindacati e infiammò il sentimento popolare a supporto del business scalabile. A metà del XX secolo, negli Stati Uniti uno dei compiti del governo era quello di istruire i cittadini ad un ruolo di unità interscambiabili di lavoro nell'industria. Un altro era quello di regolare le risorse naturali, come l'acqua e le foreste, per facilitare il loro uso come materie prime scalabili. Tali arti di governo dovevano costruire ricchezza e benessere permettendo le economie di scala. Fu così che, nell'entusiasmo per lo sviluppo globale del XX secolo, progetti di formazione e regolazione furono diffusi a livello mondiale. I nuovi paesi

del sud globale erano tutti orientati a riformare i propri cittadini in quanto risorse per progetti di scalabilità. L'espansione era avanzamento.¹³

Negli ultimi trent'anni del secolo, i movimenti sociali di contestazione crebbero di importanza. Le minoranze pretendevano diritti. Gli ambientalisti si infuriavano per la profanazione della natura. Le popolazioni indigene si mobilitavano. Negli anni Novanta la 'diversità' come problema aveva abbastanza influenza da indurre sia sostegno retorico che cooptazione da parte dei governi e dell'industria in tutto il mondo. Tuttavia, in quel periodo la scalabilità sembrava già inarrestabile. Molti critici ne evidenziavano i problemi: essa non si arrestava davanti ai bisogni umani; non si arrestava davanti alla distruzione della natura; non conosceva limiti – soltanto espansione. L'ampia consapevolezza pubblica rispetto ai suoi orrori non l'ha rallentata. Forse, però, la coscienza pubblica ha contribuito alla consapevolezza rispetto ad un'altra questione: la scalabilità è sempre incompleta. Gli elementi di un progetto non sono mai completamente sotto controllo. Persino nella piantagione di zucchero, i lavoratori schiavi sfuggivano per formare comunità di cimarroni, e il postime giungeva a destinazione con muffe di funghi, imbarcatisi clandestinamente sulle navi, che si espandevano all'intero campo. Nel migliore dei casi, i progetti scalabili sono articolazioni tra elementi scalabili ed elementi non-scalabili, in cui gli effetti non-scalabili possono essere occultati agli investitori. Sulla scia degli entusiasmi del XIX e del XX secolo per la scalabilità, il mondo oggi è attraversato da tali articolazioni tra lo scalabile ed il non-scalabile. Molti progetti per la vita – umana o non – hanno luogo sulle rovine dei progetti di scalabilità.

13 Per un'analisi correlata, si veda Scott (1999).

Dallo zucchero ai funghi

Per illustrare le applicazioni della teoria della non-scalabilità, potrebbe essere utile guardare ad un esempio completamente diverso, tratto dalla mia ricerca congiunta sulle ecologie globali e le filiere dei matsutake.¹⁴ Diffusi nelle foreste di tutto l'emisfero settentrionale, i matsutake sono funghi selvatici molto costosi che hanno particolare valore in Giappone, tale da determinare un loro commercio transcontinentale.¹⁵ Come icone di scalabilità, i matsutake e la canna da zucchero occupano polarità opposte dello spettro. La canna da zucchero viene coltivata in cloni autonomi, *nonsoel* pronti all'espansione. I matsutake, invece, non possono vivere al di fuori di relazioni trasformative con altre specie; si rifiutano di diventare *nonsoel*. I matsutake sono il corpo fruttifero di un fungo sotterraneo associato ad alcuni alberi di foresta. Il fungo ottiene i carboidrati da relazioni mutualistiche con le radici dei suoi alberi ospiti, per i quali procaccia anche nutrimento. I matsutake danno la possibilità alla pianta ospitante di vivere in terreni poveri di nutrimento, privi di humus fertile. A loro volta, i funghi sono nutriti dagli alberi. Questo mutualismo trasformativo ha reso impossibile agli umani la coltivazione dei matsutake. Gli istituti di ricerca giapponesi hanno investito milioni di yen per rendere possibile la coltivazione dei matsutake, ma sinora senza successo. I matsutake resistono alle condizioni della piantagione. Essi richiedono la dinamica diversità multispecie della foresta.¹⁶

14 Il gruppo di ricerca 'Matsutake Worlds' è formato da Tim Choy, Lieba Faier, Michael Hathaway, Miyako Inoue e Shiho Satsuka, oltre che dalla sottoscritta. Una parte della nostra ricerca è stata sostenuta da borse della Toyota Foundation e della UC Pacific Rim research initiative.

15 Il termine *matsutake* si riferisce a quei funghi che sono commerciabili a livello transnazionale, e include *Tricholoma matsutake* di origine eurasiatica, *T. magnivelera* del Nord America e *T. caligatum* dal Nord Africa.

16 Riguardo la biologia dei matsutake, si veda Makoto (1991); Hosford, Pilz,

Proprio come la canna da zucchero mi ha permesso di raccontare una storia riguardo l'avanzare di progetti di scalabilità attraverso il riordino del paesaggio socio-naturale, i matsutake stimolano un racconto che parla della vita sulle rovine della scalabilità. Negli Stati Uniti, i matsutake crescono sulle rovine di foreste industriali – un progetto di scalabilità andato storto. Ci permettono di considerare la diversità della vita su tali rovine, e ci mostrano come i mezzi di sostentamento umano possano essere ricavati senza l'ostentazione – o la pianificazione, o il lavoro – della scalabilità. E poiché i raccoglitori di matsutake sono in qualche modo l'opposto del lavoro scalabile, essi ci permettono di concepire possibili forme di capitalismo che si snodano contemporaneamente all'interno e all'esterno della scalabilità. Gran parte dell'economia mondiale appare piuttosto così, a mio avviso, che non come ci mostrano i modelli economici convenzionali (siano essi liberali o marxisti). Le aspettative di scalabilità hanno reso gli osservatori ciechi alla vitalità dei mondi non-scalabili – e ai legami tra lo scalabile e il non-scalabile. Si consideri ad esempio la costa nord-ovest del Pacifico, l'area degli Stati Uniti a più alta concentrazione di silvicoltura scientifico-industriale del XX secolo. La costa nord-ovest del Pacifico attrasse l'industria di legname dopo che questa aveva già distrutto le foreste del Midwest, proprio nel momento in cui la silvicoltura scientifica aveva assunto potere all'interno dell'amministrazione statunitense. Più recentemente, le grandi compagnie di legname si sono spostate di nuovo. La centralità della regione come crogiolo di politiche e pratiche dell'industria del legno negli Stati Uniti attraversa così tutto il XX secolo. Interessi pubblici e privati (e, più tardi, ambientalistici) si sono dati battaglia

Molina e Amaranthus (1997). Rispetto ai mondi sociali dei matsutake, si veda Matsutake Worlds Research Group (2009); Tsing (2009b).

sulla costa nord-ovest del Pacifico; la silvicoltura scientifico-industriale su cui erano a malapena d'accordo era figlia di mille compromessi. Tuttavia, questo è il luogo che più di ogni altro mostra come le foreste possano essere trattate alla stregua di piantagioni scalabili. Durante gli anni d'oro delle compartecipazioni tra pubblico e privato nella silvicoltura industriale, negli anni Sessanta e Settanta, le foreste modello erano coltivazioni monoculturali di piante della stessa età. Tale forma di gestione richiedeva una grande mole di lavoro: le specie di alberi indesiderate, e in verità tutte le altre specie, venivano irrorate col veleno; gli incendi erano totalmente esclusi. Gli alberi 'superiori' venivano piantati da squadre di lavoratori alienati, a volte carcerati. La decimazione era brutale, regolare e indispensabile. Una distribuzione adeguata permetteva coefficienti di crescita massimi e la raccolta meccanica. Gli alberi da legno erano un nuovo tipo di canna da zucchero: gestiti per una crescita uniforme, senza interferenze multispecie, sfoltiti e abbattuti da macchine e squadre di lavoratori anonimi. Erano *nonsoel*, unità di espansione controllata.¹⁷

Nonostante la sua prodezza tecnologica, il progetto di trasformare le foreste in piantagioni funzionò, nel migliore dei casi, in maniera diseguale. Inizialmente, le compagnie di legname avevano fatto fortuna semplicemente tagliando gli alberi più pregiati. Quando, dopo la seconda guerra mondiale, le foreste nazionali degli Stati Uniti furono aperte allo sfruttamento, continuarono questa politica di '*high grading*' (selezione dei fusti più pregiati, *ndt*), a cui veniva data legittimità in base a standard secondo i quali era meglio rimpiazzare gli alberi maturi con alberi giovani a crescita rapida. Il disboscamento, o 'gestione uniforme dell'età', fu

17 La mia discussione della silvicoltura della costa nord-occidentale del Pacifico si rifà in particolare a Robbins (2004); Hirt (1994); Rajala (1998).

introdotto per andare oltre le inefficienze di tale arbitraria forma di taglio. Ma gli alberi che ricrescevano sotto la gestione scientifico-industriale non erano così allettanti in termini di profitto. Nei luoghi dove le grandi specie legnifere erano già tenute sotto controllo dai regimi degli incendi, contemplati tra le pratiche dei nativi americani, era difficile riprodurre le specie 'giuste'. Gli abeti e i pini contorti, alti e sottili, crescevano dove un tempo dominavano i pini gialli. Nel frattempo, il prezzo del legname della costa pacifica nord-occidentale crollò quando il Giappone trovò nel sud-est asiatico alberi più economici da importare. Senza la disponibilità di tagli di alta qualità, le compagnie di legname iniziarono a cercare altrove alberi più economici. Senza l'influenza politica e i finanziamenti delle grandi compagnie, il servizio forestale regionale perse il sostegno economico, così che mantenere foreste modello-piantagione divenne proibitivo dal punto di vista dei costi. In questo stesso periodo, gli ambientalisti iniziarono a portare davanti ai tribunali richieste di protezione e conservazione più stringenti. Essi poterono essere facilmente incolpati per il collasso dell'economia forestale, ma le compagnie di legname – e la maggior parte dei grandi alberi – erano già scomparsi.¹⁸

Quando mi sono avventurata per la prima volta nei Cascades orientali, nel 2004, gli abeti e i pini contorti erano avanzati moltissimo in quelle che prima erano foreste popolate quasi esclusivamente di pino giallo. Il Servizio Forestale non aveva fondi per la gestione delle foreste eccetto quelli generati attraverso l'offerta di contratti per l'industria legnifera; dovevano quindi cedere il loro legno migliore soltanto per sfoltire la densa boscaglia, soggetta ad incendi, di pino contorto in ricrescita. Sebbene i cartelli lungo

¹⁸ Per capire cosa andò storto, si veda Langston (1996). Sulla regione dei Cascades orientali, si veda Znerold (1989).

le strade principali dicessero ancora 'Legno Industriale', era difficile immaginare che arrivasse del denaro. Il paesaggio era coperto di boschetti di pino contorto ed abete: troppo piccoli per la maggioranza degli usi del legno, non abbastanza panoramici per lo svago. Ma qualcos'altro era emerso nell'economia regionale: i funghi matsutake. Sebbene i nippo-americani avessero iniziato a raccogliere i matsutake nei Cascades all'inizio del XX secolo, la maggior parte delle guardie forestali e dei pianificatori regionali non si erano mai accorti del matsutake: questa era la patria del legname.¹⁹ Tuttavia, al riparo dallo sguardo istituzionale, i matsutake nutrivano il legname. Alcuni matsutake crescono con il pino giallo, la principale specie legnifera. L'abete rosso è un ospite talmente favorevole ai matsutake che alcuni raccoglitori lo chiamano 'l'albero dei funghi'. La cosa più sorprendente è che la produzione di funghi matsutake è particolarmente florida sotto i vecchi pini contorti. Ma questi esistono in numero eccezionale nei Cascades orientali solo per via dell'esclusione del fuoco, il punto di partenza della silvicoltura industriale. L'esclusione del fuoco ha reso più difficile per i pini gialli ristabilire il proprio dominio dopo il taglio, e i pini contorti si sono diffusi. Nonostante la loro infiammabilità, gli è concessa una vita lunga. I matsutake proliferano soltanto dopo quaranta-cinquant'anni.²⁰ L'abbondanza di matsutake potrebbe derivare in parte dalle condizioni sia della creazione che dell'abbandono delle foreste industriali sulla costa pacifica nord-occidentale.

In questo amalgama di ecologie in trasformazione e di mutevoli cornici prospettiche, l'economia dei matsutake fiorì nei tardi anni Ottanta. I cambiamenti nell'ecologia del-

19 Nel 2005, una imponente celebrazione dell'eredità dei matsutake nippo-americani si è tenuta all'Oregon Nikkei Legacy Center di Portland.

20 Guardia Forestale Phil Cruz, comunicazione personale, ottobre 2004.

lo stesso Giappone avevano reso rari i matsutake in quel contesto già a partire dagli anni Settanta; allo stesso tempo, il boom della sua economia negli anni Settanta e Ottanta rese possibile l'importazione di beni di lusso. C'era anche forza lavoro a disposizione – non soltanto gli esoneri dell'industria del legname sulla costa nord-occidentale del Pacifico, che avevano già familiarità con la foresta, ma anche una nuova migrazione di rifugiati dal sud-est asiatico, che aveva recente esperienza di sopravvivenza in condizioni precarie. Tuttavia, questa forza lavoro era totalmente diversa da quella delle squadre addette alla piantumazione e allo sfoltimento degli alberi; era impossibile da reclutare ed impossibile da disciplinare. Non rispondeva all'autorità. Si mobilitava da sé.

I raccoglitori di matsutake sulla costa nord-occidentale del Pacifico lavorano esclusivamente per loro stessi. La maggior parte si trova lì perché è amante della raccolta dei funghi – per la libertà data dalla foresta, per la ricerca indipendente e per il denaro, che utilizza per autosostentarsi. Molti sono sopravvissuti alla guerra, e la loro priorità è quella di elaborare il trauma nella foresta, così aperta tanto all'oblio quanto al ricordo (Tsing, 2013a). Sebbene lavorino, i raccoglitori di matsutake non rispondono ai criteri del lavoro capitalista: non ricevono salari; non adottano pratiche standardizzate di lavoro che possono descriversi come 'lavoro astratto'; non si sentono alienati dal processo di lavoro. Non assomigliano per nulla a *nonsoel*. Poiché hanno le loro proprie ragioni per dedicarsi a questa attività, sarebbe impossibile espandere l'unità di lavoro senza trasformarla. Chiunque può prendervi parte, per le proprie ragioni personali. I lavoratori messicani o guatemaltechi non condividono gli ideali del lavoro nella foresta come sopravvivenza alla guerra. I nativi americani raccolgono per ravvivare i loro legami con la terra. Ma i bianchi e gli asiatici del sud-est, alla ricerca di qualcosa che

chiamano ‘libertà’, dominano la scena.²¹

I funghi vengono raccolti durante il giorno e venduti ad acquirenti indipendenti la sera. Gli acquirenti vendono a commercianti all’ingrosso, i quali vendono agli esportatori, i quali a loro volta avviano i funghi verso il Giappone entro la mattina presto del giorno seguente. Sorprendentemente, non appena i funghi raggiungono la stiva dell’aereo assumono la forma di uno stock scalabile: una merce capitalista ordinata secondo il grado di maturazione, le dimensioni e il peso (Tsing, 2013b). L’espansione diventa improvvisamente facile per questi funghi confezionati: dissociati dalla foresta e dai raccoglitori, sono *nonsoel* trattabili. Siamo quindi inciampati qui in un altro genere di articolazione tra il non-scalabile e lo scalabile – non le rovine della scalabilità, ma la trasformazione di risorse forestali non-scalabili in scorte scalabili. Passare da un processo non-scalabile a una scorta scalabile è quel che il capitalismo contemporaneo delle *supply chain* sa fare meglio. Forse questo ritorno alla scalabilità è un buon punto da cui riorientarsi verso questioni generali.

I pirati, ovvero la non-scalabilità da veterani

I progetti scalabili sono ovunque connessi a mondi non-scalabili. Secondo un particolare tipo di connessione, la scalabilità viene attraversata dalla non-scalabilità, proprio come le erbacce si impadroniscono delle piantagioni ogni qualvolta il veleno si dissolve. Si potrebbe dire che le erbacce approfittano del duro lavoro di costruzione della piantagione, dall’e-

21 Questo concetto di ‘libertà’ sfiora l’ideologia economica liberale ma è troppo influenzato dalle culture di sopravvivenza alla guerra per esserne sinonimo. I raccoglitori di matsutake non sottostanno all’idea per cui occorre diventare unità di scelta autonome per essere ‘liberi’. Al contrario, la ‘libertà’ promuove programmi culturali comunitari di sopravvivenza alla guerra. Si veda Tsing (2013a).

stirpazione della flora originale alla fornitura di acqua e fertilizzanti. Le erbe infestanti agiscono qui come 'pirati' della scalabilità, raccogliendo i benefici del lavoro di piantagione. I matsutake nelle foreste industriali sono una sorta di erba infestante. Nel frattempo, esiste un altro tipo di connessione: i progetti scalabili possono raccogliere i benefici della non-scalabilità. I pirati sono in questo caso i promotori della scalabilità, che si appropriano del lavoro delle relazioni trasformative. Per esempio, la maggior parte delle piante erbacee, inclusa la canna da zucchero, trae beneficio dall'associazione trasformativa con i funghi. I funghi aiutano la ricerca di nutrimento delle piante, allo stesso tempo proteggendo le piante dai batteri nocivi.²² Ma questi sono funghi endomicorizici, che si trovano completamente inglobati all'interno delle piante. Fino a tempi recenti, i produttori europei di canna erano del tutto inconsapevoli del fatto che i loro cloni di canna da zucchero contenessero un'altra specie, una specie che aiutava la crescita della pianta. Le piantagioni erano concepite con l'idea che soltanto un tipo di coltivazione fosse importante: la canna da zucchero, appunto. Tuttavia i proprietari delle piantagioni erano pirati, che raccoglievano i benefici del lavoro trasformativo delle relazioni tra canna da zucchero e funghi.

Questo tipo di pirateria illumina una forma emergente di capitalismo globale che ho chiamato '*supply-chain capitalism*' (Tsing, 2009a).²³ Il termine ha l'intenzione di creare dissonanza: '*supply chain*' (filiera, *ndt*) è l'espressione utilizzata dagli entusiasti, mentre 'capitalismo' è quella usata dai critici. Io la impiego per descrivere l'economia politica fon-

22 Si veda, ad esempio, Jamal, Cadet, Rutherford e Straker (2004).

23 L'utilizzo dei legami tra progetti scalabili e relazioni non-scalabili non è limitato al capitalismo delle *supply chain*, sebbene il processo sia particolarmente evidente in tale contesto.

data sulle filiere che, a partire dagli anni '70, è emersa in parallelo alla crescita del capitale finanziario. Al centro di questo sistema stanno le connessioni tra progetti scalabili e progetti non-scalabili, e questa è la ragione per la quale gli analisti sociali più convenzionali non sono stati in grado di metterlo veramente a fuoco. Il carattere controverso del termine intende stimolare consapevolezza. Le filiere giapponesi sono un buon punto di partenza: negli anni Sessanta e Settanta, le società commerciali in Giappone (*sogo shosha*, ndt) affinarono l'arte di creare filiere globali. A partire dalla restaurazione Meiji nel XIX secolo, i giapponesi hanno impresso al loro paese un carattere di dipendenza dalle risorse straniere, rendendo il commercio internazionale un settore chiave per lo sviluppo interno. Nel dopoguerra, furono le società commerciali ad assumersi il compito di creare questi legami (Young, 1979; Yoshino e Lifson, 1986). A differenza delle società americane dell'epoca, queste non avevano alcun interesse (a dispetto della loro grande ricchezza) a rilevare la produzione nei diversi paesi da cui acquistavano le forniture. Le società giapponesi erano commerciali: il loro obiettivo era trasformare in scorte i prodotti creati in luoghi bizzarri e i processi ad essi relativi. Il segreto del loro successo stava nell'immaginare questa pratica come un lavoro di classificazione e traduzione: erano loro ad imporre gli standard ma permettevano ai produttori di ottenere le merci attraverso qualsiasi tipo di mezzo questi desiderassero, anche il più folle. Così, ad esempio, per ottenere legname a basso costo le società commerciali strinsero accordi con amministratori corrotti e feroci generali nel sud-est asiatico, i quali, a loro volta, rasero al suolo tratti di foresta che appartenevano agli abitanti dei villaggi locali. I commercianti non si assumevano alcuna responsabilità, e il legname era economico (Dauvergne, 1997; Ross, 2001). (Dove il crollo dei prezzi che favorì l'allontanamento delle aziende di legname dalla costa

nord-occidentale del Pacifico statunitense e diede vita all'economia dei matsutake nella regione).

All'interno di questo modello, la produzione non deve necessariamente essere scalabile. Nelle foreste del sudest asiatico, ad esempio, il legname era ottenuto semplicemente abbattendo senza ripiantare: questa non può chiamarsi scalabilità. Ma lo stesso legname diventava scalabile quando entrava nei magazzini dei commercianti giapponesi. Le sue origini e il processo di raccolta venivano cancellati; esso era catalogato e tradotto in dimensioni, qualità del legno e peso. Attraverso il trasporto diventava un *nonsoel*, pronto all'espansione. La creazione di un inventario, un progetto di scalabilità, raccoglieva i benefici di un processo non-scalabile di distruzione delle foreste ed espulsione degli indigeni. La pirateria di questo tipo fa funzionare il capitalismo delle *supply chain*.

Il successo delle società commerciali giapponesi fu un fattore che favorì la 'rivoluzione degli azionisti' negli Stati Uniti degli anni Ottanta e Novanta, in cui le grandi società vennero smantellate e rimpiazzate dalle filiere. Gli investitori statunitensi erano preoccupati che gli Stati Uniti stessero perdendo il loro potere mondiale, e pensarono che questo potesse essere rinforzato facendo leva sulla potenza della moneta americana (Gregory, 1997; Ho, 2009). Il risultato fu una rete continentale di filiere che ridimensionò rapidamente l'esperimento giapponese. Gli obiettivi, tuttavia, erano simili: esternalizzare i costi e le responsabilità al fine di immagazzinare scorte e profitti. La chiave, ancora una volta, è permettere ai produttori di utilizzare qualsiasi metodo desiderino. Più tardi, le merci potranno essere convertite in scorte di magazzino.

Gran parte della non-scalabilità sfruttata attraverso questo sistema è terrificante. Invece di utilizzare lavoro alienato e disciplinato, la violenza e l'intimidazione possono essere

usate per ingaggiare i lavoratori. Invece di preservare le risorse, anche solo per finta, le materie prime possono essere rubate, recuperate o adulterate con veleni a basso costo. Come ho argomentato, una cosa non è buona solo perché non è scalabile. I colossi dell'immagazzinaggio, come Walmart e Amazon, mostrano quanto sia conveniente scaricare i costi sui produttori, così che i prodotti possano essere venduti a 'prezzi normalmente bassi'. I produttori devono trovare un modo di accontentare questi padroni così severi, che di solito significa eliminare gli standard lavorativi ed ambientali producendo sempre più spazzatura.²⁴

Ma la non-scalabilità sfruttata dal capitalismo di filiera non è *necessariamente* terribile. Il punto è quello di ridurre i costi, e la riduzione dei costi varia. La filiera dei matsutake che va dagli Stati Uniti al Giappone è un esempio di una forma relativamente benevola di capitalismo di filiera. Non ci sono costi relativi al reclutamento o alla disciplina del lavoro, e nessun beneficio. I raccoglitori di mastutake lavorano per motivazioni proprie. Non ci sono costi per il rinnovamento delle materie prime. I funghi sono raccolti su terreni pubblici. I commercianti non tentano di controllare la produzione, ma si limitano a trasformare queste relazioni non-scalabili di produzione in scorte di magazzino scalabili. Come i pirati, essi godono dei frutti di queste conversioni. E mentre la filiera dei matsutake è un caso straordinariamente benigno, essa esemplifica allo stesso tempo due principi chiave del capitalismo di filiera: il sub-appalto come forma di lavoro; e il furto, la raccolta o il recupero come mezzo di reperimento delle risorse. Il sub-appalto è la forma caratteristica di lavoro nel capitalismo delle filiere; gli appaltatori si reclutano e si disciplinano da sé, senza costi o responsabilità

24 Le pratiche di filiera di Walmart sono sempre meglio documentate: si veda ad esempio Lichtenstein (2006).

per le aziende committenti. E perché fare tutto il lavoro per mettere in piedi una piantagione se puoi avere le materie prime gratuitamente da fonti pubbliche o comuni? Queste forme di non-scalabilità sono diventate la linfa vitale del capitalismo di filiera, dal software all'estrazione mineraria. Qui le merci scalabili vengono fabbricate attraverso lo sfruttamento di lavoro non-scalabile e relazioni ambientali. Arraffa – e converti in scorte di magazzino.

Perché gli studiosi e gli opinionisti non hanno descritto queste caratteristiche delle filiere? Perché i lavoratori della conoscenza sono stati così lenti nel rendersi conto di ciò di cui gli imprenditori – per non parlare delle erbe infestanti e dei funghi – si sono serviti così a lungo?

Non-scalabilità per principianti

Prestare attenzione alle articolazioni tra lo scalabile e il non-scalabile richiede un ripensamento delle nostre pratiche di conoscenza, le quali sono state forgiate all'interno della storia di riconversione del mondo verso la scalabilità. Dare una spiegazione di come questo processo sia avvenuto richiede un ritorno alle caratteristiche del progetto della scalabilità.

La maggior parte della scienza moderna richiede scalabilità, la capacità di rendere il proprio quadro di riferimento applicabile a scale più ampie senza spostare l'inquadratura. Questo tipo di espansione è possibile soltanto quando l'impianto della ricerca analizza dati stabili – i *nonsoel* della scienza. Soltanto dati dello stesso tipo possono essere aggiunti alla ricerca senza pregiudicarne l'impianto. Così, ad esempio, un progetto di ricerca economica che studia il reddito di un nucleo domestico può espandersi per inglobare dati provenienti da diversi nuclei domestici, ma se una ricercatrice dimostra che i nuclei domestici non sono un'unità

di reddito nel contesto in cui sta raccogliendo i dati, i suoi dati non possono che essere scartati, perché includerli distruggerebbe l'impianto della ricerca. Solo i dati che sono stati raccolti per combaciare con un determinato standard permettono alla ricerca di essere espandibile. Le unità di analisi devono essere definite stabilmente tra diversi casi e intercambiabili nella loro relazione all'impianto della ricerca. Tutto ciò che esula dai *nonsoel* creati da progetti di scalabilità è in questi casi bandito e, insieme ad esso, lo è il libero manifestarsi di forme da cui emerge la diversità. Questo tipo di conoscenza, per via della scalabilità costitutiva delle sue pratiche, non è in grado di riconoscere la non-scalabilità.

I problemi della diversità, e della coabitazione con gli altri, richiedono altre modalità di conoscenza. I *nonsoel* non sono sufficienti, che si tratti della conoscenza degli umani o di altre specie. Prendiamo in considerazione l'economia politica globale: mi pare un fatto sorprendente che gli studiosi ed i giornalisti abbiano condotto moltissimi studi delle diverse nicchie che vengono trascinate dentro il capitalismo globale oggi. Sappiamo dei bambini addetti alla fabbricazione di tappeti, dei fornitori indigeni dei supermercati e di disgustosi cimiteri di computer. Ma la maggior parte degli studiosi dell'economia globale nel suo complesso, siano essi qualitativi o quantitativi, marxisti o liberali, arrabbiati od auto-compiaciuti, sono ancora bloccati da presupposti di scalabilità e quindi raramente si servono di questa abbondanza di dati etnografici. Gli aneddoti vengono isolati e tenuti fuori dalle loro grandi storie, che sono il prosieguo delle storie di scalabilità del XX secolo; la diversità trasformativa delle nicchie economiche è assente. Abbiamo bisogno di una teoria della non-scalabilità per raccontare una storia diversa, una storia che presti attenzione alle problematiche e nebulose traduzioni e disgiunzioni inerenti alle filiere globali, al cui interno esistono molteplici progetti, generativi

di scale, che non si annidano in precisione. La teoria della non-scalabilità ci mostra l'architettura di questa mancata nidificazione, che è cruciale per la (ri)costruzione della diversità culturale, capitalista o altrimenti.

Il problema è ugualmente acuto nell'analisi della diversità biologica. La genetica delle popolazioni classica, nel XX secolo, distolse l'attenzione dai processi di creazione di differenza, poiché era una scienza di espansione. Dando per scontata la scalabilità, essa si domandava come si espandono le popolazioni. L'espansione era possibile perché ciascun organismo era considerato autonomo, un *nonsoel*. La collaborazione non era necessaria per la sopravvivenza. La diversità era lo spartito corrente per strategie di conquista diverse, ma tutte similmente autonome. Per poter percepire la *produzione* di diversità, abbiamo bisogno di qualcosa di diverso. In anni recenti, la scintilla è arrivata da una nuova combinazione della biologia evolutiva, ecologica e dello sviluppo, che si è occupata delle interazioni tra specie nella produzione di vita multispecie (ad esempio, Gilbert e Epel, 2008). Per gli umani, questo campo di indagine dimostra quanto abbiamo bisogno dei batteri nel nostro intestino e sulla pelle per essere ciò che siamo. Si noti come questa conoscenza muti il progetto di produzione di scale. Le nostre unità sono relazioni trasformative, non *nonsoel* autonomi. La questione dell'emersione diventa prioritaria rispetto all'espansione ed è, quindi, un'applicazione della teoria della non-scalabilità.

I matsutake ci mostrano questo tipo di diversità biologica: essi sono creature di foreste perturbate, dove vivono in relazione con le radici degli alberi. Non crescono dove il suolo è ricco e nutriente, ma piuttosto dove i ghiacciai, i vulcani, le sabbie mobili – o le attività umane – hanno privato il terreno dell'humus fertilizzante. La maggior parte dei matsutake raccolti commercialmente cresce in foreste industriali o colonizzate dai contadini. In questi luoghi ad

alto impatto umano, i matsutake ci mostrano le forme di sopravvivenza collaborativa – le relazioni sociali trasformative – che rendono la vita possibile. Le foreste abitate dai matsutake sono collaborazioni tra molte specie, inclusi gli esseri umani. Abbiamo bisogno della teoria della non-scalabilità per comprendere come funzionano tali paesaggi multispecie. Piuttosto che la scienza scalabile, il luogo di partenza è la *descrizione critica* di incontri relazionali attraverso le differenze. Ma questo è argomento per un altro saggio. Qui è il momento di reiterare le mie tesi principali: la facilità con cui i nostri computer zoomano tra diversi ingrandimenti ci intontisce fino a farci credere erroneamente che tanto la conoscenza quanto gli oggetti esistano per natura all'interno di scale precisamente annidate. La scalabilità, ribadisco, è questa capacità di espandere senza distorcere il quadro di riferimento. Ma occorre una gran fatica per rendere scalabili conoscenza, paesaggi e progetti. Ciò che ho tentato di mostrare è la maniera in cui questa operazione, scientemente, nasconde e tenta di ostacolare la diversità trasformativa delle relazioni sociali. Da questa prospettiva, la storia della scalabilità deve essere considerata in relazione sia ai suoi momenti di successo che ai suoi (a volte fortunati) fallimenti.

I progetti che potevano espandersi attraverso la scalabilità furono i testimonial della modernizzazione e dello sviluppo. L'agribusiness si espandeva; le popolazioni biologiche si espandevano; gli approcci scalabili alla conoscenza si espandevano. Abbiamo imparato a conoscere il moderno per la sua abilità di espandersi. L'espansione scalabile ha ridotto un oceano un tempo avvolgente di differenze a poche residue pozzanghere. I sostenitori di questo progetto pensavano di avere il mondo in pugno, ma si sono scontrati con due problemi: primo, l'espansibilità è ormai fuori controllo; secondo, la scalabilità si è lasciata alle spalle cumuli di rovine. Gli effetti non-scalabili che un tempo potevano essere spazzati

sotto il tappeto sono tornati a perseguitarci tutti.

Come si crea la scalabilità? Essa non è una caratteristica essenziale del mondo. Le persone si sono imbattute in progetti scalabili attraverso contingenze storiche. Hanno raffazzonato metodi per rendere le materie prime (sia per le merci che per la conoscenza) autonome e statiche, e quindi passibili di espansione. Nelle piantagioni europee di canna da zucchero, i nativi vennero spazzati via; furono sostituiti da piante e lavoratori esotici, forzati e alienati. Si poterono ottenere profitti perché il disastro generale dello sterminio e della schiavitù poté essere espunto dai libri contabili. Tali incontri storicamente indeterminati formarono i modelli per successivi progetti di scalabilità.

Viviamo in un mondo di elementi scalabili in un paesaggio non-sociale – *nonsoels*? Sì e no. I grandi progetti per il ‘progresso’ degli ultimi secoli hanno costruito sull’eredità della piantagione coloniale per far funzionare la scalabilità negli affari, nel governo e nella tecnologia. Ma la scalabilità non è mai stata completa. In anni recenti, i cambiamenti del capitalismo globale hanno sfidato il presupposto della scalabilità del lavoro e della gestione delle risorse naturali, e almeno alcuni tra i teorici sociali hanno messo in luce l’egemonia malevola della precisione. Nel frattempo, i critici della scalabilità hanno lanciato segnali di allarme sul destino della diversità biologica e culturale sulla terra. È un periodo importante per sviluppare una teoria della non-scalabilità come modo di riconcettualizzare il mondo – e forse anche di ricostruirlo.

Bibliografia

- Abbott, M. e Fisher, M. (2010) *The art of scalability*. Upper Saddle River, NJ: Addison-Wesley.
- Casid, J. (2005) *Sowing empire*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Dauvergne, P. (1997) *Shadows in the forest: Japan and the politics of timber in southeast asia*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Galloway, J. H. (1991) *The sugar cane industry*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Geertz, C. (1968) *Peddlers and princes: Social development and economic change in two indonesian towns*. Chicago: University of Chicago Press.
- Gilbert, S. e Epel, D. (2008) *Ecological developmental biology*. Sunderland, MA: Sinauer.
- Greenfield, S. (1977) Madeira and the beginnings of new world sugar cane cultivation and plantation slavery: A study in institution building. *Annals of the New York Academy of Sciences* 292, 536–52.
- Gregory, C. (1997) *Savage money*. Amsterdam: Harwood.
- Hirt, P. (1994) *A conspiracy of optimism*. Lincoln: University of Nebraska Press.
- Ho, K. (2009) *Liquidated*. Durham, NC: Duke University Press.
- Hosford, D., Pilz, D., Molina, R., e Amaranthus, M. (1997) Ecology and management of the commercially harvested american matsutake mushroom. *USDA Forest Service General Technical Report PNW-412*.
- Jamal, S. F., Cadet, P., Rutherford, R. S. e Straker, C. J. (2004) Effect of mycorrhiza on the nutrient uptake of sugarcane. *Proceedings of the South African Sugar Technology Association* 78, 343–47, www.sasta.co.za/wp-content/uploads/Proceedings/2000s/2004_jamal_EFFECT%20

- OF%20MYCORRHIZA%20ON%20THE.pdf
- Langston, N. (1996) *Forest dreams, forest nightmares*. Seattle: University of Washington Press.
- Latour, B. (1993) *We have never been modern*, trad. Catherine Porter. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Lichtenstein, N. (a cura di) (2006) *Walmart: The face of twenty-first-century capitalism*. New York: New Press.
- Makoto, O. (1991) *Matsutake no seibutsugaku (Biologia dei funghi matsutake)*. Tokyo: Tsukiji Shokan.
- Marx, K. (1976) *Capital: A critique of political economy, vol. 1*, trans. Ben Fowkes. Harmondsworth, UK: Penguin.
- Matsutake Worlds Research Group (2009) A new form of collaboration in cultural anthropology: Matsutake worlds. *American Ethnologist* 36 (2), 380–403.
- Mintz, S. (1960) *Worker in the cane*. New Haven, CT: Yale University Press.
- (1986) *Sweetness and power: The place of sugar in modern history*. Harmondsworth, UK: Penguin.
- Rajala, R. (1998) *Clearcutting the Pacific Rain Forest: Production, science, and regulation*. Vancouver: UBC Press.
- Robbins, W. (2004) *Landscapes of conflict*. Seattle: University of Washington Press.
- Ross, M. L. (2001) *Timber booms and institutional breakdowns in Southeast Asia*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Sauer, J. (1993) *A historical geography of crop plants*. Boca Raton, FL: CRC Press.
- Scott, J. (1999) *Seeing like a state*. New Haven, CT: Yale University Press.
- Tsing, A. (2005) *Friction: An ethnography of global connections*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- (2009a) Supply chains and the human condition. *Rethinking Marxism* 21(2), 148–76.
- (2009b) Beyond economic and ecological standardiza-

- tion. *Australian Journal of Anthropology* 20 (3), 347–68.
- (2013a) “Free in the forest: Popular neoliberalism and the aftermath of war in the US Pacific Northwest,” In *Rhetorics of insecurity: Belonging and violence in the neoliberal era*, ed. Zeynep Gambetti e Marcial Godoy-Anatiria. New York: NYU Press.
 - (2013b) Sorting out commodities: How capitalist value is made through gifts. *Hau: Journal of Ethnographic Theory* 3 (1), 21–43.
- Wolf, E. (1982) *Europe and the people without history*. Berkeley: University of California Press.
- Yoshino, M. e Lifson, T. (1986) *The invisible link: Japan's sogo shosha and the organization of trade*. Cambridge: MA: MIT Press.
- Young, A. (1979) *The sogo shosha: Japan's multinational trading companies*. Boulder, CO: Westview, 1979.
- Znerold, M. (1989) “A new integrated forest resource plan for ponderosa pine forests on the Deschutes National Forest.” Relazione presentata al seminario del Ministero delle Risorse Naturali dell'Ontario, “Tools for site specific silviculture in Northwestern Ontario,” Thunder Bay, Ontario, 19–20 aprile.

Postfazione

Giorgio Grappi^a, Brett Neilson^b

I saggi contenuti in questo libro propongono analisi e tesi sviluppate adottando la logistica come punto di vista analitico sulle trasformazioni del capitalismo contemporaneo, prima ancora che come oggetto di studio. Come spiegano i curatori Niccolò Cuppini e Irene Peano, il volume si colloca in questo senso in continuità con un tema e un filone di ricerca relativamente nuovo e ancora poco battuto nel contesto italiano, salvo rilevanti eccezioni. Pensiamo in particolare agli studi di Sergio Bologna sul trasporto marittimo e alla più recente apertura del tema alle sue dimensioni politiche (si veda Grappi, 2016). A livello internazionale esiste invece un importante dibattito sulla rilevanza della logistica per capire criticamente le trasformazioni del potere, dello stato, del capitalismo e della produzione dello spazio globali. Questa discussione insiste sul bisogno di includere nell'analisi critica la logistica tanto come insieme di processi tecnici, quanto come settore specifico dell'economia la cui rilevanza è cresciuta in modo esponenziale negli ultimi decenni. In questa prospettiva il discorso sulla logistica, allontanandosi dalla semplice considerazione del mondo dei trasporti, affronta questioni legate allo sviluppo dei software, alle piattaforme, all'utilizzo dei dati e ai principi chiave dell'interoperabilità e dell'intermodalità, mostrandone la dimensione politica. La rilevanza assunta dalla logistica va anche

^a Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali, Università di Bologna; giorgio.grappi@unibo.it

^b Institute for Culture and Society, University of Western Sydney; b.neilson@westernsydney.edu.au

collegata ad un'ulteriore dimensione, spesso meno battuta, che fa di essa una specifica forma di sapere e discorso capace di orientare analisi e decisioni. La logistica contemporanea è infatti il prodotto tanto di evoluzioni storiche, quanto di una complessiva ridefinizione delle scienze dei trasporti, della distribuzione fisica e della produzione – alle quali si fa riferimento come ‘rivoluzione logistica’ – che hanno trasformato dall'interno il management d'impresa.

Intrecciando questioni di teoria politica ed economica con l'analisi dei processi materiali dell'organizzazione e della pianificazione della vita e delle *supply chain*, questa visione ampia della logistica consente di affrontare in modo nuovo le questioni del lavoro e della soggettività. Affrontare il tema della logistica permette infatti di cogliere nessi e questioni che vanno dal livello globale al controllo corporeo degli operai. La logistica non è l'unico sentiero di analisi che permette di sviluppare una prospettiva critica dell'economia politica globale: altri processi, come la finanza, e le dinamiche di estrazione o quelle che coinvolgono il lavoro migrante, offrono altrettante angolature sulle trasformazioni e le lotte del tempo presente. Pur trovando in questo libro traccia di tutte queste dimensioni, il focus sulla logistica è qui utilizzato in particolare per connettere i temi del lavoro, della globalizzazione, delle tecnologie, della costruzione dello spazio, delle forme della *governance* e del potere, e delle tensioni e delle lotte che li attraversano, che hanno reso questo terreno politicamente centrale.

Il doppio binario fra la ricerca accademica e l'attivismo percorre tutto il libro, che si pregia anche di ospitare due autrici importanti nel panorama del dibattito internazionale su questi temi, a partire da Deborah Cowen, geografa canadese autrice di *The Deadly Life of Logistics* (2014), un testo che ha contribuito ad affermare la rilevanza del tema della logistica all'interno delle scienze storiche e sociali. L'inter-

vista a Cowen di Niccolò Cuppini qui contenuta è un utile strumento per discutere e chiarire alcune tesi presentate dalla stessa Cowen nei suoi lavori principali e in successivi interventi, che hanno affrontato il tema del rapporto tra i movimenti di resistenza e il carattere politico e imperiale delle infrastrutture. Va poi segnalata la traduzione, ad opera di Irene Peano, del saggio 'On nonscalability' di Anna Tsing (2012). Viene così resa disponibile in lingua italiana la teoria della non-scalabilità, attraverso la quale Tsing analizza tanto il rapporto sistemico tra forme eterogenee di lavoro e organizzazione all'interno della produzione globale, quanto la funzione di sintesi esercitata dal paradigma logistico del 'capitalismo della filiera' (*supply chain capitalism*). Ci sembra che su questo punto valga la pena svolgere alcune riflessioni.

Le tesi di Tsing mostrano come la lente della 'scalabilità', definita come «l'abilità di espandere – e poi espandere ed espandere ancora – senza dover modificare gli elementi di partenza», abbia agito negativamente anche sugli approcci critici sulla dimensione globale, contribuendo a produrre una lettura e un'analisi semplificate del presente. In breve, questa visione semplificata si fonda sulla «capacità di rendere il proprio quadro di riferimento applicabile a scale più ampie senza spostare l'inquadratura». Questo ha prodotto visioni distorte della dimensione globale e la ricerca nell'omogeneità dei rapporti e delle figure dello sfruttamento un'impossibile soluzione alla frammentazione e alle differenze che segnano la dimensione globale e l'impatto della logistica al suo interno. Tsing mostra al contrario il nesso decisivo tra scalabilità e non scalabilità, e la compresenza di dinamiche di comando standardizzato e diverse 'nicchie' in cui si producono e riproducono differenze e condizioni particolari. Si tratta di un punto di vista che permette di cogliere come la rilevanza politica della logistica non risieda nella fantasia di una standardizzazione globale capace di imporre omo-

geneità di condizioni, ma nel riuscire a produrre dispositivi di sintesi capaci di far rientrare all'interno dei circuiti standardizzati le diverse condizioni non standard, o informali, del lavoro. A partire da questo, Tsing mostra la tensione che attraversa il 'capitalismo della filiera' e il carattere eccedente delle dimensioni 'non-scalabili', sostenendo che in esso vi sia un potenziale di autonomia rispetto alle pretese del comando logistico. Da un punto di vista differente, nel suo articolo sulle piattaforme digitali Maurilio Pirone mostra come anche il management algoritmico si fondi sulla compresenza di una capacità di controllo del processo operata dalle piattaforme e una produzione reticolare e frammentata, all'interno della quale si sono prodotte delle esperienze di organizzazione contro il potere delle piattaforme.

Il contributo di Irene Peano sulle catene agro-industriali italiane mette a tema il legame tra l'impiego di lavoro migrante e le dinamiche di esternalizzazione della sua riproduzione a partire dalla divisione sessuale del lavoro nelle tante zone informali che caratterizzano il settore. Lo sguardo logistico permette di elaborare ulteriormente la nota tesi di Burawoy (1976), secondo il quale il ricorso alla manodopera migrante si traduce in una esternalizzazione fisica dei costi della riproduzione della forza lavoro, lasciata nei paesi di origine, o in spazi segregati, per usare le parole di Peano. Allargando lo sguardo e adottando una concezione ampia di riproduzione, emerge come la logistica si spinga oltre, producendo una ridefinizione delle forme della riproduzione piuttosto che la loro espulsione dalla sfera di interesse del capitale. Guardando a questa ridefinizione, che riguarda tanto la riproduzione della vita, quanto la riproduzione delle condizioni politiche e sociali entro cui si inscrivono i rapporti di sfruttamento, è possibile riconoscere, insieme alla centralità della questione sessuale, le trasformazioni del lavoro e la loro dimensione transnazionale. Una questione

che non risponde solamente all'organizzazione di specifiche *supply chain* globali, ma coinvolge anche altre dimensioni in cui il corpo delle donne è la posta in gioco, come le catene globali della cura e il fenomeno transnazionale dell'utero in affitto, e più in generale la ridefinizione delle condizioni della riproduzione sociale e della forza lavoro, esemplificate del proliferare di siti informali, ma pienamente integrati all'interno delle catene produttive – come nel caso delle catene agro-industriali di cui parla Peano –, o assolutamente formali come i dormitori che accompagnano le industrie dell'*high-tech*, in Cina come in Europa, indice di una complessiva trasformazione dei rapporti di lavoro.

Vorremmo concludere con una nota che riguarda la possibilità di fare della logistica un terreno fertile di elaborazione teorica e politica, in un mondo che vede franare molti dei paradigmi discorsivi e organizzativi intorno a cui si erano consolidate forme di azione politica del lavoro. Nella già citata intervista a Deborah Cowen, la geografa canadese utilizza la suggestiva espressione di 'sovraniisti delle *supply chain*' per sottolineare come sicurezza, stabilità e assenza di interruzioni della circolazione all'interno delle catene globali siano una priorità non soltanto economica, ma anche direttamente politica della logistica. Questa analisi si allaccia a un relativamente diffuso discorso sulla 'sovranità' delle infrastrutture, o sullo 'Stato logistico', espressioni che hanno il pregio di mettere in luce come le catene di produzione globali incarnino nuove forme di potere che incidono su consistenti processi di de-territorializzazione e ri-territorializzazione. Sovente, un'immagine come questa è stata associata a una secca alternativa tra una dimensione statale della sovranità e una, appunto, legata al potere delle catene produttive globali, dimenticando come queste siano costantemente precedute, affiancate o sostenute dalla sovranità statale. Mentre scriviamo, con il crescere di forze poli-

tiche e governi definiti da più parti come 'sovranisti', questa alternativa ci pare un elemento da approfondire e mettere in discussione. Vediamo infatti crescere, anche all'interno dei movimenti critici e di forze politiche che si oppongono ideologicamente all'ascesa delle destre nazionaliste, discorsi secondo i quali un ritorno alla sovranità statale o genericamente 'popolare' sarebbe una risposta al 'globalismo' delle élite economiche. Proprio perché costringe a confrontarsi con le condizioni materiali della dimensione globale, il maggior pregio di adottare la logistica come sguardo critico sul mondo contemporaneo consiste nel mostrare l'inconsistenza di un'alternativa di questo genere. Guardare al presente attraverso la logistica, e i saggi presenti in questo volume lo confermano, invita infatti a fare i conti in modo meno superficiale con la dimensione transnazionale della produzione e della riproduzione nel capitalismo contemporaneo e sul suo rapporto con le trasformazioni dello Stato.

Anche uno sguardo più attento verso i cosiddetti 'sovranismi' dovrebbe rendere evidente come, al di là delle retoriche, il fulcro del discorso non sia affatto la contrapposizione tra una dimensione statual-sovrana e il piano globale del 'mercato mondiale', per dirla con Marx, quanto una ridefinizione sia delle relazioni di potere tra stati, sia delle condizioni politiche della messa al lavoro dei soggetti. Se guardato 'attraverso la logistica', il sovranismo emerge come un discorso di disciplinamento, certamente scomposto e produttore di forti attriti infra-statali e tra soggetti economici, che agisce nelle tensioni interne al comando logistico e contro l'acquisizione di autonomia delle esperienze di organizzazione del lavoro vivo che vi si oppongono.

Per quanto le *disruption* delle *supply chain* rappresentino un evidente problema per gli strateghi del *supply chain management*, siano esse il risultato di imprevisti tecnici, scioperi o decisioni politiche, i danni temporanei nei processi di ac-

cumulazione sono agilmente superati e non di rado reintrodotti nei circuiti della valorizzazione attraverso l'analisi dei dati, tanto che queste non sembrano incrinare la presa globale del potere logistico. Volgendo lo sguardo all'Europa, per esempio, Mattia Frapporti, nella sua ricostruzione storica del contributo di Jean Monnet, mostra il carattere politico dell'integrazione logistica e come essa abbia rappresentato una dimensione strutturale, ma al contempo 'nasco-sta', dell'intero progetto europeo. Sottolineare la rilevanza costituzionale della logistica sul processo di integrazione europea risulta ancora più significativo oggi, alla luce delle trasformazioni che investono lo spazio europeo, ben oltre le tensioni politiche tra i suoi attori istituzionali. Di fronte alle radicali trasformazioni dello Stato e alla ridefinizione delle sue capacità, il sovranismo *nazionale* emerge infatti come un solido alleato del sovranismo *delle supply chain*, al quale garantisce non soltanto la disponibilità all'uso della violenza legittima, come riscontrabile nell'ormai generalizzata criminalizzazione dello sciopero, ma anche il sostegno alla reiterazione dei rapporti patriarcali e del razzismo istituzionale, esponendo donne e migranti a condizioni particolari di violenza e ricatto che contribuiscono a definire gerarchie e frammentazione del mercato del lavoro.

Se lo spazio liscio immaginato dalla rivoluzione del *supply chain management* è certamente una fantasia, al suo posto emerge così un complesso scacchiere di condizioni che, pur in competizione tra loro, concorrono ad affermare la presa transnazionale di una nuova giornata lavorativa globale fatta non soltanto dai ritmi incessanti dei mercati finanziari e delle catene di produzione, ma dalla connessione tra condizioni lontane e differenti. Il prisma logistico mostra inoltre come, nel complesso campo di forze che attraversa la politica globale, insieme alla retorica della riproposizione dei confini e della violenza che li accompagna, sia in atto

una ridefinizione dei regimi di governo delle migrazioni in cui la posta in gioco è l'autonomia del lavoro vivo. Anche in questo caso, il punto di vista della logistica spinge a problematizzare la secca alternativa tra politiche di controllo dei confini e libertà di movimento e a considerare la crescente frammentazione delle politiche di governo della mobilità. Come mostra il saggio di Sandro Mezzadra, infatti, nei confronti del lavoro migrante prende forma non un singolo paradigma logistico, ma diversi paradigmi logistici di regolazione del mercato del lavoro. Mentre attraverso politiche di reclutamento o accordi bilaterali viene ricercata una mobilità organizzata, *just-in-time* e *to-the-point* funzionale alle prospettive di crescita del mercato, governi e imprese sono impegnati a rendere le mobilità indisciplinate di migranti e richiedenti asilo funzionali alle esigenze della produzione, attraverso programmi di reclutamento e 'integrazione' che si muovono spesso a cavallo tra la dimensione formale e quella informale.

In conclusione, ci sembra di poter dire che questo libro metta a disposizione del lettore un insieme di punti di vista sulla logistica e spunti critici a partire dai quali continuare ed approfondire una discussione che, mentre si consolida a livello accademico, può fornire indicazioni utili per ripensare le forme della politica e dell'organizzazione.

Bibliografia

- Burawoy, M. (1976). The functions and reproduction of migrant labour: Comparative material from Southern Africa and the United States. *American Journal of Sociology* 81(5), 1050-1087.
- Cowen, D. (2014) *The deadly life of logistics: Mapping violence*

ce in global trade. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Grappi, G. (2016) *Logistica*. Roma: Ediesse.

Tsing, A. (2012) On nonscalability: The living world is not amenable to precision-nested scales. *Common Knowledge* 18(3), 505-524.

Gli autori

Deborah Cowen è Associate Professor del Dipartimento di Geografia e Planning dell'Università di Toronto, dove ha conseguito un dottorato di ricerca in geografia. Ha ricoperto diversi incarichi universitari tra Canada, Stati Uniti e Paesi Bassi. La sua ricerca è focalizzata sulle politiche dell'infrastruttura, ed è caratterizzata da un forte impegno per la giustizia sociale e il cambiamento. È autrice di diverse monografie, in particolare l'influente *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade* (University of Minnesota Press, 2014) e *Military Workfare: The Soldier and Social Citizenship in Canada* (University of Toronto Press 2008). Il suo lavoro include anche collaborazioni nella realizzazione di film, progetti artistici e comunitari.

Niccolò Cuppini è ricercatore presso la Scuola Universitaria Professionale della Svizzera Italiana. Fa parte del percorso di ricerca *Into the Black Box – A Collective Research on Logistics, Spaces, Labour*, è redattore della rivista *Scienza&Politica* e collabora con la Academy of Global Humanities and Critical Theory. Lavora in numerosi progetti internazionali tra Stati Uniti, America Latina, Africa ed Europa in ricerche che spaziano dalla logistica all'economia delle piattaforme digitali, dagli studi urbani alla storia delle dottrine politiche.

Mattia Frapporti ha conseguito un dottorato in Storia e Culture presso l'Università di Bologna con la tesi *Lo spazio logistico dell'Europa unita. Su Jean Monnet e la razionalità dell'integrazione*. I suoi focus sono il processo di integrazione europea, la politica delle infrastrutture, la logistica e il ruolo dello Stato. Attualmente è ricercatore post-doc presso l'Università di Bologna per il progetto Platform Labour in

Urban Spaces (PLUS), e si occupa principalmente di piattaforme negli spazi urbani e di genealogia della logistica. È anche redattore della rivista *Zapruder*.

Giorgio Grappi è assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali dell'Università di Bologna. I suoi principali interessi di ricerca comprendono la logistica, le migrazioni e le trasformazioni della forma stato. È autore del libro *Logistica* (Ediesse, Roma, 2016).

Brett Neilson è professore all'Institute for Culture and Society dell'Università di Western Sidney. La sua ricerca si basa sulla costruzione di vie alternative per la comprensione della globalizzazione, con un'enfasi particolare sulle sue dimensioni sociali e culturali. I suoi scritti sono stati tradotti in italiano, francese, tedesco, spagnolo, svedese, finlandese, greco, ungherese, turco, polacco, cinese, giapponese e coreano. Al momento lavora soprattutto in due progetti: "Logistics as Global Governance: Labour, Software and Infrastructure along the New Silk Road" e "Data Centres and the Governance of Labour and Territory".

Sandro Mezzadra insegna Filosofia politica nell'Università degli Studi di Bologna ed è "adjunct research fellow" presso l'Institute for Culture and Society della Western Sydney University. Ha insegnato e svolto attività di ricerca in diverse Università fuori dall'Italia. Negli ultimi anni ha lavorato sui rapporti tra globalizzazione, migrazioni e capitalismo, sul capitalismo contemporaneo, e sulla critica postcoloniale. Partecipa al dibattito "post-operaista" ed è tra i fondatori del sito www.euronomade.info. Tra i suoi libri: *Diritto di fuga. Migrazioni, cittadinanza, globalizzazione* (ombre corte, 2006); *La condizione postcoloniale. Storia e politica nel presente globale* (ombre corte, 2008); *Nei cantie-*

ri marxiani. Il soggetto e la sua produzione (manifestolibri, 2014; traduzione inglese Rowman & Littlefield 2018). Con Brett Neilson ha pubblicato *Border as Method, or, the Multiplication of Labor* (Duke University Press, 2013) e *The Politics of Operations. Excavating Contemporary Capitalism* (Duke University Press, 2019).

Irene Peano ha un PhD in Antropologia Sociale, titolo conseguito presso l'Università di Cambridge con una tesi sulle dinamiche transnazionali di soggettivazione delle lavoratrici del sesso nigeriane. Collabora attualmente ad un progetto interdisciplinare di ricerca dal titolo "The Colour of Labour: The Racialised Lives of Migrants" presso l'Istituto di Scienze Sociali dell'Università di Lisbona. In precedenza è stata titolare di una postdoctoral fellowship presso l'Università di Bologna, e ricercatrice visitante presso l'Università di Bucharest. Il suo lavoro si concentra sulle intersezioni tra genere e sessualità, razza, migrazioni e lavoro, con particolare riferimento al lavoro sessuale e a quello bracciantile, ed alla relazione tra di essi. Allo stesso tempo, si occupa di indagare e sostenere attivamente processi di organizzazione e resistenza contro tali regimi di sfruttamento.

Maurilio Pirone è assegnista di ricerca presso l'Università di Bologna in "Disciplina del lavoro e nuovi processi di sindacalismo nell'economia di piattaforma" per il progetto Platform Labour in Urban Spaces (PLUS). Ha conseguito il dottorato di ricerca in Politica, Istituzioni, Storia presso il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali dell'Università di Bologna con la tesi *Il governo della forza lavoro. Produzione e soggettività in Marx*. Le sue ricerche riguardano il capitalismo delle piattaforme, le nuove forme di sindacalismo urbano, l'impatto delle tecnologie digitali sulla disciplina del lavoro, la logistica.

Anna Lowenhaupt Tsing insegna antropologia presso l'Università della California, Santa Cruz, ed è Niels Bohr Professor presso il Dipartimento di Cultura e Società dell'Università di Aarhus in Danimarca, dove dirige il progetto AURA sull'antropocene. È autrice di *In the Realm of the Diamond Queen* (1993), *Friction* (2005) e *The Mushroom at the End of the World* (2015), tutti pubblicati per i tipi della Princeton University Press, oltre ad aver pubblicato diversi saggi su una vasta gamma di temi antropologici. Nel 2010 le è stata conferita una Guggenheim Fellowship e nel 2013 la Niels Bohr Professorship per il suo contributo alla ricerca interdisciplinare nei campi delle scienze umane, naturali e sociali, e delle arti.

